



Franklinstr. 42, 70435 Stuttgart-Zuffenhausen, Tel.: 0711/9827993, Fax: 0711/9827994
email: info@arge-nord-ost.de, Internet: www.arge-nord-ost.de

An das
Regierungspräsidium Stuttgart
Ruppmannstraße 21
70565 Stuttgart

Einspruch gegen die geplante L 1197 Neckarquerung

Stuttgart, 18.10.2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit legen wir Einspruch gegen die geplante L 1197 Neckarquerung südlich von Aldingen ein.

Die ARGE Nord-Ost e.V. ist im unmittelbaren Trassenbereich Eigentümer von zwei Grundstücken, welche sie selbst bewirtschaftet. Es sind dies das Flurstück 1201 auf der Gemarkung von Aldingen sowie das Flurstück 4044/1 auf der Gemarkung Fellbach, Gewann Büchenau. Wir wären daher in hohem Maße und ganz direkt von der geplanten Straße betroffen.

Unsere beiden Grundstücke sind ökologisch wertvolle Biotope (Streuobstwiese). Sie dienen u.a. dem Erhalt und der Aufwertung der ökologischen Wertigkeit der Flächen und der Landschaft. Beide Grundstücke stellen wichtige Bestandteile in den Biotopverbänden links und rechts des Neckars dar. . Selbstverständlich bewirtschaftet die ARGE die Obstwiesen auch nach den Kriterien für biologische Landwirtschaft.

Auf dem Flurstück 4044/1 befinden sich alte, große Obstbäume. Hier brütet der Steinkauz. Direkt auf dem Teil des Grundstücks, der auf der Trasse liegt, ist eine bewohnte Steinkauzröhre.

Darüber hinaus nutzen wir die Äpfel unserer vielen Obstbäume zur Safterzeugung und zum Frischverzehr. Wir nutzen sowohl den Saft als auch die Äpfel zur Erlangung von Spenden und als sympathische Werbeträger auf unseren Informationsständen und Informationsabenden.

Auf dem Flurstück 1201 haben wir eine Obstbaumwiese angelegt.

Beide Grundstücke sind für unsere satzungsgemäße und gemeinnützig anerkannte Arbeit sehr wichtig. Die in Falle des Baus der Straße verbleibenden Restflächen wären für den Verein wertlos.

Die ARGE Nord-Ost hat die Flächen erworben, um Trittsteine in Biotopverbundsystemen zu sichern, bzw. aufzuwerten. Durch den Bau der Straße würde das Biotopverbundsystem unüberwindbar unterbrochen werden. Die Restflächen hätten eher eine kontraproduktive Bedeutung im Biotopverbundsystem.

tem, da sie die Gefährdung der Tierwelt durch Straßentod sogar noch erhöhen könnten. Besonders der Steinkauz ist durch seine nächtliche Aktivität sehr stark gefährdet. Der Unfalltod ist bei diesen Vögeln mittlerweile die häufigste Todesursache.

Auch eine wirtschaftliche Nutzung der Restflächen ist dem Verein nicht mehr möglich. Von den Schadstoffemissionen der Straße belastete Früchte können dem Verein auch nicht mehr als Werbeträger dienen, wir könnten niemandem zumuten, sie zu konsumieren. Dem Verein entstünde dadurch ein wirtschaftlicher Schaden.

Vereinsmitglieder führen regelmäßig naturkundliche Führungen auch auf unserem Grundstück durch. Dabei werden manchmal auch Steinkauzjunge beringt. Diese Führungen erhöhen die Spendenfreudigkeit der Bevölkerung für unseren Verein. Auch das wäre zukünftig nicht mehr möglich, wenn die Planung realisiert würde, da keine naturkundlichen Führungen entlang einer stark befahrenen Straße gemacht werden können.

Da die geplante Straße keine Querungsmöglichkeiten erhält, wäre unser Grundstück in Oeffingen nur sehr umwegig zu erreichen. Dem Verein entsteht dadurch ebenfalls ein wirtschaftlicher Schaden.

Unsere Grundstücke sind für uns unverzichtbar. Wir werden sie daher für den Bau der geplanten Neckarquerung nicht hergeben. Wir erwarten von der planenden Behörde, dass auch auf unsere wirtschaftlichen Interessen ebensoviel Rücksicht genommen wird wie auf die des Klärwerks.

Die ARGE wäre aber auch unabhängig von ihrem Grundbesitz direkt betroffen, da ihr bei Realisierung der Planung generell ihre satzungsgemäße und gemeinnützige Arbeit zum Schutz und zur Aufwertung des Langen Feldes und des Schmidener Feldes zumindest sehr erschwert würde. Die Planung kollidiert massiv mit vielen unserer Vereinsziele. Nur am Rande sei bemerkt, dass auch unser Staat diese Ziele für sehr wichtig erachtet und unsere Arbeit deshalb auch fördert.

Weiterhin haben die vorgelegte Planung sowie das gesamte Planfeststellungsverfahren derart viele und erhebliche Mängel, dass die Einstellung derselben zwingend geboten ist. Entgegen der Behauptung des Regierungspräsidiums Stuttgart (RP), führt die neue Neckarquerung in Remseck nicht zu einer Entlastung vom Verkehr, sondern in der Summe zu einer starken Zusatzbelastung.

Auch wir wünschen uns eine Verkehrsentlastung für Remseck. Diese darf jedoch nicht zu einer weiteren Verkehrszunahme führen und die Menschen in 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 vom RP vorgelegte Planung einer L1197 Neckarquerung ist zur Entlastung von Remseck völlig ungeeignet, erzeugt deutlich mehr Verkehr im Planungsraum und belastet viele Menschen zusätzlich. Sie bedingt massive Eingriffe in die Natur und Landschaft eines sehr hochwertigen Freiraums, die sich weder minimieren noch ausgleichen lassen. Der Nutzen für das Gemeinwohl wurde nicht untersucht und nicht abgewogen.

Die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgelegte Planung der L 1197 ist selbst zur Erreichung der von der Behörde genannten Ziele völlig ungeeignet und unangemessen. Selbst wenn man die Erreichung dieser Ziele durch Maßnahmen im Straßenbau anstrebt, gibt es eine wesentlich bessere Alternative, die mit deutlich geringeren Auswirkungen in schützenswerte private und öffentliche Güter zu verwirklichen wäre. Darüber hinaus fehlt der Planung die planungsrechtliche Grundlage.

Die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgelegte Planung der L 1197 greift maximal in schützenswerte Belange ein. Unter dem Gesichtspunkt der Eingriffsminimierung wäre fast jede denkbare Alternative günstiger als die Wahltrasse.

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 auf, auch die Planungen für einen Nordosttring einzustellen und anzuerkennen, dass dessen Realisierung mit unverantwortbaren Eingriffen in die Natur, die Landschaft und die Lebensqualität von über zweihunderttausend Anwohnern der davon betroffenen Freiflächen verbunden wäre.

Wir schließen uns vollinhaltlich den uns vorliegenden Einsprüchen des NABU Landesverbandes Baden-Württemberg, und des Einsprechers Thomas Klages an und machen uns deren Einwendungen gegen die Planung zu Eigen.

Darüberhinaus schließen wir uns auch den Stellungnahmen der Gemeinden Fellbach und Kornwestheim an. Die Stellungnahmen sind uns bekannt und wir machen sie, soweit sie die Gründe für die Ablehnung der jetzigen Planung betreffen, vollinhaltlich zum Bestandteil unseres eigenen Einspruchs.

Die weiteren in den Anlagen beigefügten Dokumente machen wir uns ebenfalls zu Eigen und damit vollinhaltlich zum Gegenstand unseres eigenen Einspruchs.

Wir haben darüber hinaus Herrn Rechtsanwalt Dr. Peter Kothe, Schwieberdinger Str. 60, in 70435 Stuttgart, mit der Wahrung unserer Interessen beauftragt und mit der notwendigen Vollmacht ausgestattet. Herr Dr. Kothe wird für uns und in unserem Auftrag noch einen gesonderten Schriftsatz zur Ergänzung und rechtlichen Vertiefung unseres Einspruchs einreichen.

Mit freundlichen Grüßen,

Joseph Michl
(1. Vorsitzender)

Horst Allgaier
(stellv. Vorsitzender)

gez. Reinhold Uetz
(stellv. Vorsitzender)

Anlagen:

- Anlage 1: Ausführliche Stellungnahme
- Anlage 2: Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme
- Anlage 3: Verkehrsplanerische Bewertung
- Anlage 4: Text der Stellungnahme der Stadt Fellbach v. 10.10.2006
- Anlage 5: Text der Stellungnahme der Stadt Kornwestheim v. 10.10.2006
- Anlage 6: Fachaufsichtsbeschwerde der MdL K. Altpeter und MdB H. Scheer v. 9.10.2006
- Anlage 7: Satzung des Vereins Arge Nord-Ost e.V.
- Anlage 8: Stellungnahme des NABU Landesverbandes Baden-Württemberg
- Anlage 9: B.A.U.-Bericht v. 2.9.2005

Anlage 1: Ausführliche Begründung des Einspruchs der ARGE Nord-Ost e.V.

Das Regierungspräsidium Stuttgart (RP) lässt sich für die Planung von der IHK bezahlen und ist somit befangen:

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat von der IHK Stuttgart **zweckgebunden** einen Geldbetrag von 25.000 Euro zur Weiterführung der Planung des Nordoststrings angenommen. Entgegen der öffentlichen Behauptung des Leiters der Straßenbauabteilung der RP, Herrn Hollatz, dass diese Summe zweckfrei gespendet worden sei (Beweis: Informationsveranstaltung in Fellbach-Schmidlen am 13.9.2006), wurde der Geldbetrag von der IHK nach deren eigenem Bekunden für den Einstieg in den Nordoststring gegeben (Beweis: Pressemitteilung der IHK vom 30.6.2003, „IHK beteiligt sich an Planungskosten für Neckarbrücke - Einstieg in einen dringend notwendigen Nord-Ost-Ring“) Die Behörde hat dadurch in Gänze ihre Unabhängigkeit verloren.

Pressemitteilung der IHK vom 30. Juni 2005:

IHK beteiligt sich an Planungskosten für Neckarbrücke
Einstieg in einen dringend notwendigen Nord-Ost-Ring

Die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer (IHK) Region Stuttgart hat auf ihrer gestrigen Sondersitzung beschlossen, sich an den Planungskosten für eine Neckarbrücke bei Aldingen zu beteiligen. Damit unterstützt die IHK Region Stuttgart das Land Baden-Württemberg, das nach einem Vorstoß von Ministerpräsident Günter Oettinger den Brückenbau als erste Maßnahme für eine Nord-Ost-Umgehung Stuttgarts in Angriff nehmen will. An den Kosten werde sich die IHK Region Stuttgart mit 25.000 Euro beteiligen.

"Wir brauchen den Einstieg in den Nord-Ost-Ring", betonte IHK-Präsident Dr. Günter Baumann. Die Brücke sei ein wichtiger erster Schritt zu einer zweispurigen Umgehung, die für den Ballungsraum Stuttgart eine dringend notwendige Entlastung im Straßenverkehr schaffe. Baumann hatte auch in der jüngsten Debatte um die Feinstaubbelastung in Stuttgart wiederholt auf die Notwendigkeit des Baus von Umgehungsstraßen aufmerksam gemacht.

Dokumenten-Nummer: 11283

IHK Region Stuttgart
Jägerstraße 30
70174 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0
Telefax 0711 2005-354
info@stuttgart.ihk.de <mailto:info@stuttgart.ihk.de>
<http://www.stuttgart.ihk.de>

Da durch die Einordnung im Bundesverkehrswegeplan ein Planungsverbot für den Nordoststring verbunden ist, halten wir es für bemerkenswert, dass sich das RP von der Zwangskörperschaft IHK dafür bezahlen lässt, gegen genau dieses Planungsverbot zu verstoßen. Unbeschadet der rechtlichen Einordnung dieses wohl einmaligen Vorgangs muss dadurch bezweifelt werden, dass das RP überhaupt noch zu einer unvoreingenommenen Beurteilung der Maßnahme in der Lage ist, wie sie im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens vorgeschrieben ist. Der Behörde ist durch die Geldannahme nach menschlichem Ermessen eine objektive und sachgerechte Abwägung nicht mehr möglich. Sollte an der Planung weiter festgehalten werden, muss das Planfeststellungsverfahren von einem anderen Regierungspräsidium des Landes Baden-Württemberg wiederholt werden.

Wir sehen durch die Zahlung auch die Ausgewogenheit der Mitwirkungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit eklatant verletzt. Weder dem einzelnen Bürger, noch der ARGE Nord-Ost e.V. oder den

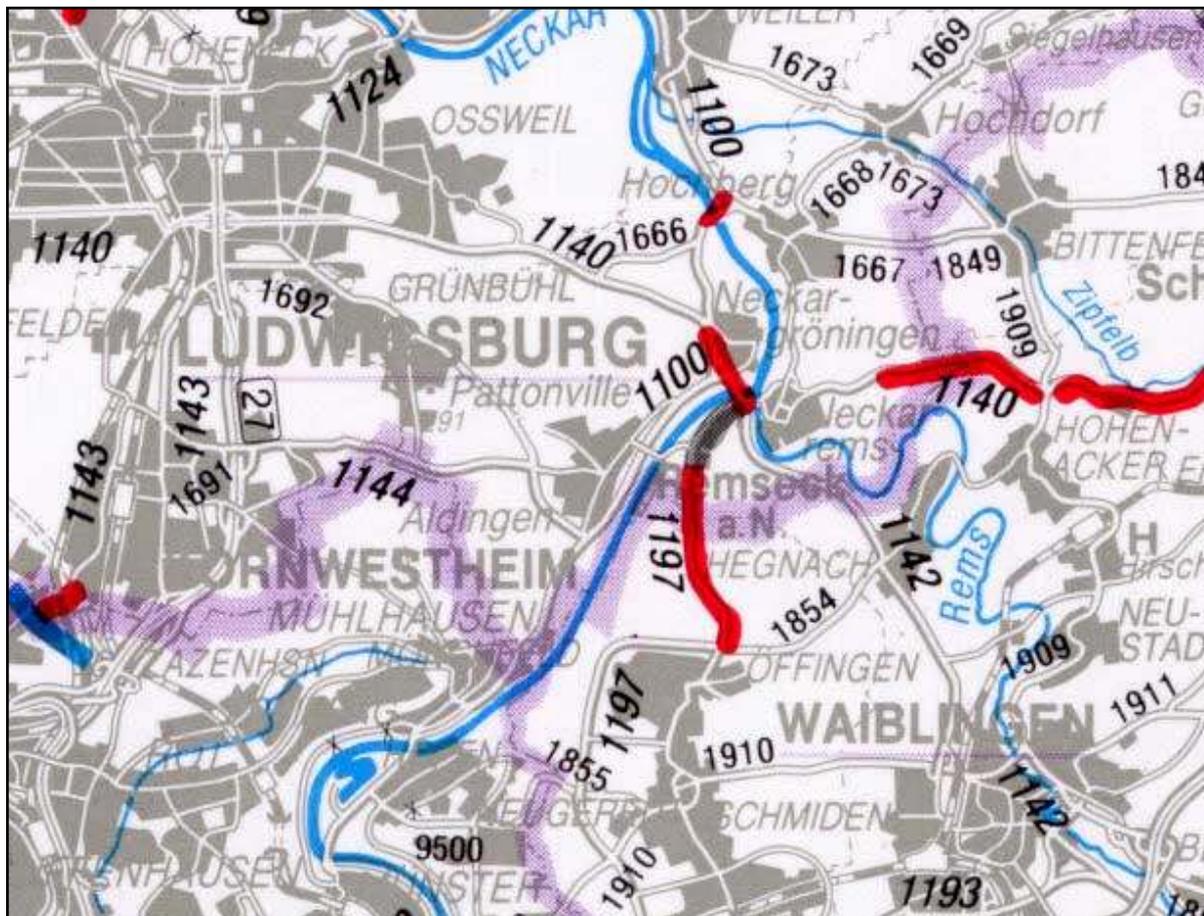
Umweltverbänden ist es möglich, dem Regierungspräsidium eine vergleichbare Summe dafür zu zahlen, dass es die Planung einstellt. Wir verweisen diesbezüglich auch auf die Fachaufsichtsbeschwerde von Frau MdL Altpeter und Herrn MdB Scheer (Anhang 5), der wir uns vollinhaltlich anschließen.

Die Auslegung begann zwei Wochen vor Ende der Schulferien:

Es mag juristisch nicht von Belang sei, wir rügen es trotzdem: Das RP hat die Auslegung in den letzten beiden Wochen der Schulferien begonnen. Zwei von drei Informationsveranstaltungen des RP fanden ebenfalls während der Schulferien statt. Dadurch wurde die Informationsmöglichkeit der Bürger, besonders für Familien mit Kindern, stark und unnötig eingeschränkt.

Der geplanten L 1197 Neckarquerung fehlt die Planungsgrundlage:

Landesstraßen werden auf Grundlage des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg geplant. Im Generalverkehrsplan ist keine neue Neckarbrücke an dieser Stelle bzw. in diesem Bereich vorgesehen. (Beweis: Generalverkehrsplan 1995)



Auch in den Projektlisten zum GVP war hier keine neue Neckarquerung vorgesehen. Stattdessen ist in diesen Listen der Ausbau der bestehenden L 1197 zwischen Oeffingen und Neckarremms sowie der Ausbau der bestehenden Neckarbrücke zwischen Neckarremms und Neckargröningen bzw. ein Neubau in deren unmittelbarer Nachbarschaft vorgesehen (Beweis: Projektliste zum Generalverkehrsplan 1995).

Städtebauverwaltung Baden-Württemberg										
G E B I R G L I N G S P L A N 1975										
Variante: S192-50										
Liste: S192/50P										
Zurückführung nach Krefen und Straßenbauamt										
Kreis: Landkreis Ludwigsburg										
Strasse	Maßnahmen-Beschreibung	AN	Länge	Bedarf Gesamt	Verkehr zeit	Bedarf St.	G M P 1975 Einlog	Strassenbauwert	Produktionswert	Sort.
...										
L 1143	Überbr. Kreuzung mit L1140 (Schwefelstraße)	AN	0,300	0,000	0,000	0,000	V8	554 Best.heim	08 94 1751 00 00	91
L 1149	Überbr. 1110 - A B1 Weg (Ludwig-Str. 1110)	AN	0,500	0,000	0,000	0,000	V5	554 Best.heim	08 92 1345 00 00	25
L 1140	Überbr. im Bereich Neckarbr. Remseck, neue Neckarbrücke	AN	0,500	0,000	0,000	0,000	V8	554 Best.heim	08 92 1751 00 00	70
L 1149	Überbr. Neckarbr. - Schwanenbr.	AN	0,300	0,000	0,000	0,000	V5	554 Best.heim	08 92 1751 00 00	25
...										
L 1197	AN Krq. bei Öfftingen - Neckarrens 2.BA	AN	0,800	1,400	0,000	1,400	V8	554 Best.heim	08 94 1751 00 00	95

Die geplante L 1197 Neckarquerung stellt eine unzulässige Abschnittsbildung einer größeren Maßnahme dar:

Das RP nennt zwei Gründe für die Planung der neuen Neckarquerung:

- Entlastung von Remseck
- Bereitstellung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Bundesstraßen B14/29 sowie B10/27.

Die jetzt geplante Neckarquerung kann keines dieser beiden vom RP genannten Ziele erreichen. Ihr fehlt somit die eigenständige Wirksamkeit. Auch das RP schreibt selbst in seinem Erläuterungsbericht:

„Die Verkehrsprobleme im Nordosten von Stuttgart können nur durch einen 2-bahnigen Streckenzug zwischen der B 27 bei Kornwestheim und der B 14 bei Waiblingen zufrieden stellend gelöst werden.“

Wir sind nicht dieser Meinung des RP, doch belegt dieses Zitat, dass selbst die planende Behörde die Untauglichkeit der Maßnahme erkannt hat.

Bezüglich der Entlastung von Remseck scheint dem RP entgangen zu sein, dass auch Aldingen zur Stadt Remseck gehört. Gerade am südlichen Ortsrand würde die Belastung durch den Verkehr beim Bau der neuen Neckarquerung stark ansteigen. Hier würde gegenüber heute fast eine Verdoppelung stattfinden.

Selbst nach dem Verkehrsgutachten von BS Ingenieure (Juni 2006) – das wir für fehlerhaft und zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen für wenig geeignet halten – wären demgegenüber die Entlastungen in Remseck auf wenige Straßen begrenzt. So würden sowohl die westlichen Brückenzufahrt entlang von Neckargröningen als auch die östlichen Brückenzufahrten entlang bzw. durch Neckarrens gegenüber heute keine Entlastungen erfahren. Lediglich die L 1197 südlich der L 1142, die eigentliche Neckarbrücke und die L 1100 würden eine nennenswerte Entlastung erfahren. Dabei wäre wiederum lediglich auf der L 1197 südlich der L 1142 die Verkehrsreduzierung größer 50%, womit sich mehr als 3 dB Lärminderung erreichen ließen, was wiederum vom RP wiederholt als Wahrnehmbarkeitsschwelle dargestellt wurde. (Beweis: Mitschrieb Informationsveranstaltung am 11.9.2006 in Aldingen)

(Dass Änderungen im Mittelungspegel erst ab 3 dB wahrgenommen werden, ist fachlich weder belegbar noch haltbar. Es ist aber nicht der einzige Irrglaube, dem die Strassenbauabteilung des RP anhängt. Beweis: Veröffentlichung des UBA, 1/2004 „Sind 3 dB wahrnehmbar – Eine Richtigstellung“)

Die geplante L 1197 Neckarquerung stellt eine unzulässige Planung einer Bundesstraße dar:

Das RP erklärt im Erläuterungsbericht, dass die L 1197 Neckarquerung auf der „C1“- Linie der im Linienbestimmungsverfahren zum Nordoststring (B29) festgelegten Trasse geplant sei. Obwohl dies nicht zutrifft (s. nächster Abschnitt), liegt die geplante Maßnahme auf der Linie einer im Linienbestimmungsverfahren 2004 untersuchten Trasse des Nordoststrings. Darüber hinaus lässt das RP keinen Zweifel daran, dass die geplante Maßnahme Bestandteil eines 2-bahnigen (= 4-spurigen) Streckenzugs zwischen den Bundesstraßen B14/29 bei Waiblingen und B10/27 bei Kornwestheim sein soll und nur durch diesen die Verkehrsprobleme im Norden Stuttgarts „zufrieden stellend gelöst werden“ können. Weiterhin belegen die Parameter der Planung, dass es sich nicht um eine Landesstraße zur Verbindung der L 1100 mit der L 1197 handelt, sondern um einen zentralen Bestandteil eines Nordoststrings.

Die B 29, Nordoststring Stuttgart, wurde im Bundesverkehrswegeplan unter „weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ eingestuft. Da eine Realisierung dieser Bundesstraße somit in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist, dürfen hierfür auch keine Planungen erfolgen. Das RP betreibt Etikettenschwindel, die L 1197 ist nicht der Abschnitt einer Landesstraße, sondern der Abschnitt einer Bundesfernstraße. Es handelt sich somit um eine falsche Klassifizierung der Maßnahme.

302	A 98	Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein	04KB	0,7	17,5	BW7021
303	B 10	Illingen– Enzweihingen	24KB	6,0	17,6	BW6604
304	B 10	Mühlacker–Lienzingen	02KK	4,0	33,2	BW6604
305	B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	02KK	1,8	20,9	BW8509
306	B 28	OU Blaustein	02KK	3,2	48,4	BW8510
307	B 29	Nordoststring Stuttgart	04KB	9,8	102,3	BW6286
308	B 32	Neufra–Gammertingen	02KK	3,6	7,1	BW8160
309	B 312	Wolfentalquerspange Biberach	02KK	1,9	17,9	BW8290
310	B 313	OU Inneringen	02KK	3,7	8,5	BW6527
311	B 313	Inneringen–Jungnau	02KK	7,5	18,7	BW6527
312	B 317	OU Schönau	02KK	3,5	7,7	BW8249
313	B 462	OU Forbach	02KK	2,5	23,7	BW8254
314	B 465	OU Owen und Lenningen	02KK	9,0	26,5	BW8511
315	B 500	OU Schönwald	02KK	4,0	14,9	BW8277
		SUMME			364,7	

Das RP führt die Öffentlichkeit mit falscher Benennung der Vorzugsvariante in die Irre:

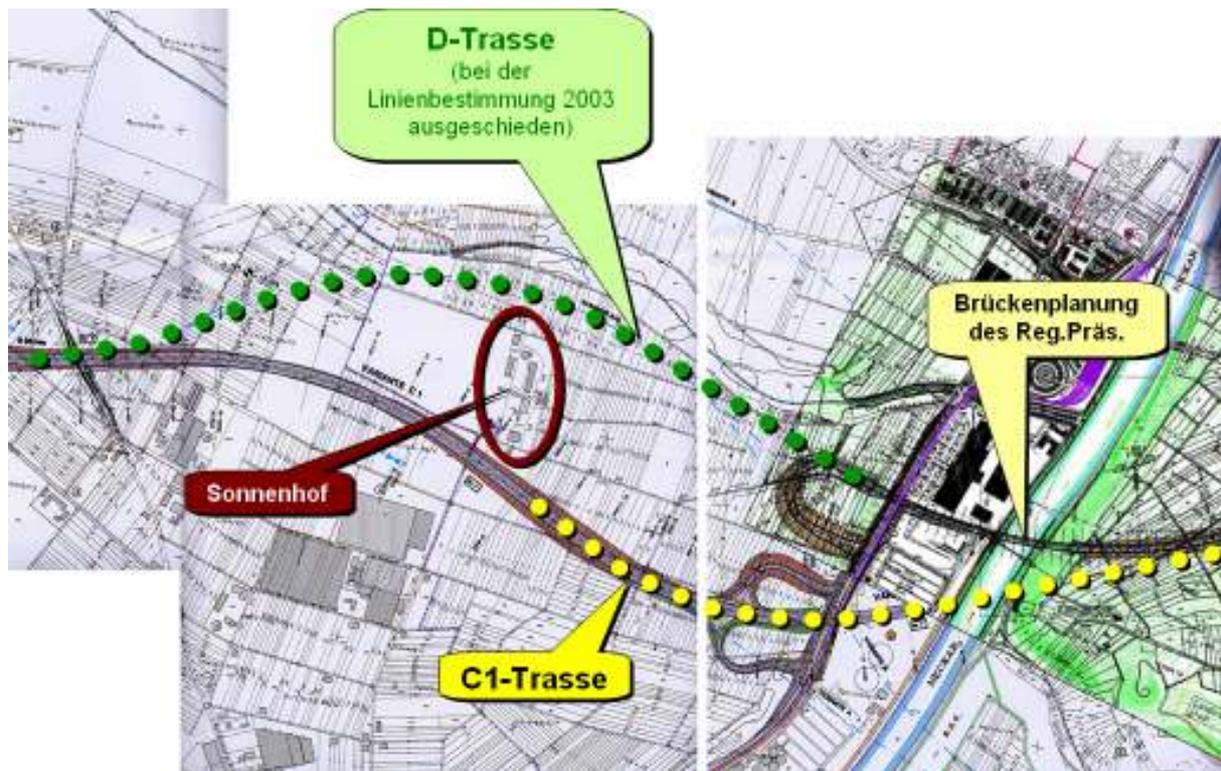
Das RP erklärt im Erläuterungsbericht, dass die L 1197 auf der Linie „C1“ des im Linienbestimmungsverfahren zum Nordoststring (B29) festgelegten Trasse geplant sei. In Wirklichkeit plant das RP die neue Neckarquerung auf der D-Trasse des Linienbestimmungsverfahrens. Diese D-Trasse war vom RP selbst aus ökologischen Gründen ausgeschiedenen worden.

Das RP treibt die Verwirrung über den tatsächlichen Trassenverlauf aber noch weiter. So heißt es Erläuterungsbericht auf S. 4:

„Aus dieser Untersuchung und dem sich anschließenden Abwägungsprozess ging die „Variante C 1“ als die umweltverträglichste Variante hervor.“

Auch im Landschaftspflegerischem Begleitplan (LPB) auf Seite 2 steht:

„Im Jahre 2003 wurden mehrere Varianten für einen Nordoststring untersucht. Daraus ging die Variante C1 mit den vergleichsweise geringsten Umweltbeeinträchtigungen hervor.“



Mit keinem Wort wird erwähnt, dass die aktuelle Wahltrasse eben gerade nicht auf der C1-Trasse der Linienbestimmung liegt, sondern auf der D-Trasse. Diese D-Trasse wurde aber beim Linienbestimmungsverfahren zum Nordoststring wegen hoher ökologischer Bedenken ausgeschieden, da die D-Trasse weit ins Kuffental eingreift, welches ökologisch sehr wertvoll ist. Dies belegen folgende Zitate aus den Unterlagen zum Linienbestimmungsverfahren Nordoststring:

Erläuterungsbericht im Linienbestimmungsverfahren S. 57:

„Variante D beeinträchtigt den hoch bedeutsamen Erholungsraum Kuffental und ist somit schlechter zu beurteilen als Variante C. „

Einzelne Zitate aus der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Linienbestimmungsverfahren belegen dies:

UVP Teil A:

Variante D tangiert das Landschaftsbild Kuffental. (UVP S. 102)

Von Variante D betroffen werden bachbegleitende Auenwälder in sehr geringem Umfang. (UVP, S. 170)

Variante D beansprucht etwas mehr klimarelevante Kaltluftsammlgebiete (Kuffental, mittlere Intensität). (UVP, S. 173, 201)

Variante D tangiert gering den Mussenbach. (UVP, S. 180)

Variante D tangiert den regional und überregional bedeutsamen Lebensraum für Brutvögel im Kuffental durch Verlärmung. (UVP S. 189, 205)

UVP Teil B

Das Kuffental ist für Ausgleichsmaßnahmen insbesondere für Eingriffe im Rahmen von „Stuttgart 21“ vorgesehen. (diese Ausgleichsmaßnahmen sind im Vorgriff teilweise schon realisiert). Die Wirksamkeit dieser Ausgleichsmaßnahmen wird durch den Eingriff ins Kuffental vermindert. (UVP S. 49)

Das Kuffental ist ein bisher unbelasteter Erholungsraum. Es ist mit erheblichen Störungen im landschaftlich wertvollen und empfindlichen unteren Kuffental zu rechnen. (UVP S. 59)

Die jetzt gewählte Linie (D) weicht erheblich von der im Linienbestimmungsverfahren gewählten Linie (C) ab. Es wird dadurch ein Sachzwang geschaffen, bei der Fortführung in ökologisch höherwertige Gebiete einzugreifen. Auf diese Folgen hätte bereits im Verfahren zur L 1197 hingewiesen werden müssen, und sie hätten auch untersucht und gewichtet werden müssen.

Es ist nicht einsichtig, dass allein auf Grund der veränderten Eigentumsverhältnisse des Klärwerks, die Eingriffe in hoch sensible ökologische Gebiete verstärkt werden sollen. Es ist auch nicht belegt, dass eine Überführung des Klärwerks im nicht bebauten Bereich geringere Risiken hinsichtlich der Cross-Border-Verträge bereitet, als dies bei einem Bau der Brücke über die Klärbecken der Fall wäre.

Hinzukommt, dass die C1-Trasse die Hangkante im Gewann Neckarhalde in einem 150m langen Tunnel unterfahren hätte. Bei der Antragstrasse ist dieser Tunnel nicht mehr vorhanden.

Im LPB wird häufig auf die Untersuchungen im Linienbestimmungsverfahren verwiesen. Durch die Vertauschung der Trassenvarianten und Abänderungen in wesentlichen Parametern ist davon auszugehen, dass die Eingriffe nicht richtig erfasst und bilanziert wurden.

Die geplante L 1197 Neckarquerung setzt sich über das ökologisch begründete Planungsverbot des Bundes hinweg:

Auch wenn das RP die Neckarquerung als Landesstraße plant, liegt diese jedoch auf der Trasse des Nordoststrings, für den der Bund wegen der massiven und nicht ausgleichbaren Auswirkungen auf die Natur und die Umwelt ein Planungsverbot erlassen hat. Die ökologischen Eingriffe sind auch bei der jetzt geplanten Neckarquerung erheblich und nicht ausgleichbar. Aus diesem Grunde muss das Planungsverbot des Nordoststrings auch für die L 1197 Neckarquerung gelten.

Besonders ärgerlich ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass die Vorzugsvariante zwar vom RP als C1-Variante bezeichnet wird, jedoch der noch umweltschädlicheren D-Trasse des Linienbestimmungsverfahrens folgt (s.o.). So hätte die C1-Trasse beispielsweise mit einem 150m langem Tunnel die östliche Hangkante des Neckartals (Gewann Neckarhalde) unterfahren und nicht in das hochsensible Mussenbachtal eingegriffen.

Die geplante L 1197 Neckarquerung verstößt gegen folgende übergeordnete Zielsetzungen:

- Klimaschutzziel (u.a. Kyoto-Protokoll)
- Einhaltung der Feinstaub- und Stickoxidgrenzwerte (EU-Richtlinie)
- Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen (Verfassung des Landes BW)
- Erhalt der Biodiversität
- EU-Recht hinsichtlich Natura 2000
- Neckarpark-Konzept des Verbandes Region Stuttgart
- Bundesnaturschutzgesetz
- Bundesbodenschutzgesetz
- Umweltplan Baden-Württemberg
- Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg
- Aktionsbündnis „Flächen gewinnen in Baden-Württemberg“
- Ziel der Flächenverbrauchsreduzierung der Bundesregierung

Alle diese übergeordneten Zielsetzungen sollen mithelfen, die großen Umweltprobleme, die wir bereits haben bzw. in die wir in zunehmendem Maße hineinlaufen, zumindest zu begrenzen. Die politischen Gremien auf allen Ebenen haben diese Probleme zumindest ansatzweise erkannt und aus dieser Erkenntnis heraus o.g. Ziele postuliert. Die Exekutive tut aber immer noch so, als gebe es weder diese Zielsetzungen noch die dazugehörigen Probleme.

Wie aktuell aber beispielsweise die Problematik des Klimawandels ist, erkennt man daran, dass Wissenschaftler schon für das Jahr 2020 – den Prognosehorizont des Verkehrsgutachtens des RP – das Verschwinden des letzten deutschen Gletschers vorhersagen. Für den südwestdeutschen Raum werden zunehmend lang anhaltende Dürreperioden und subtropische Sommer mit häufigen Missernten erwartet. Wir werden zukünftig jeden Quadratmeter guten Ackerboden benötigen, und sicher längst nicht mehr so viele Straßen, wie wir heute schon haben.

Wie gedenkt das RP diese ganz existentiellen Zukunftsprobleme zu meistern? Wir befürchten: überhaupt nicht. Es werden einfach immer neue Straßen geplant und gebaut, wie man das die letzten Hundert Jahre schon gemacht hat. Das RP tut so, als ob das Erdöl ewig reichen würde und die Zusammenhänge zwischen CO₂-Ausstoß und Klimakatastrophe völlig unbekannt wären. Statt die kommenden Probleme zu meistern, gießt das RP durch sein Handeln weiter Öl ins Feuer.

Schon alleine aus diesem Grund verbietet sich die Planung. Es ist auch nirgendwo in den Planunterlagen erkennbar, dass auch nur ansatzweise die Auswirkungen der Planung auf die wirklichen Herausforderungen der nahen Zukunft untersucht, gewichtet und abgewogen worden wären. Dies ist ein erhebliches Defizit.

Die geplante L1197 Neckarquerung ist verkehrlich ungeeignet und nicht notwendig:

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 L 1197 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 L 1197 Neckarquerung noch den Nordoststring.

Selbst eine Umfrage der IHK Stuttgart (IHK Dokument-Nummer 18975, StZ vom 22.09.06) kommt zu dem Ergebnis, dass im Rems-Murr-Kreis nur etwa jeder sechste Betrieb die Straßenanbindung als schlecht einstuft. Im Kreis Ludwigsburg sind es sogar nur 3,1 %. D.h. die überwältigende Mehrheit der Betriebe in den beiden Kreisen ist mit der Straßenanbindung zufrieden.

Deutlich schlechter wird von diesen Betrieben die Anbindung an den ÖPNV bewertet. Hier äußern im Rems-Murr-Kreis immerhin 25% der Betriebe ihre Unzufriedenheit. Wenn es also für das Regierungspräsidium einen Handlungsbedarf bezüglich des Verkehrs gibt, besteht dieser in erster Linie im Bereich des ÖV, und nicht im Straßenverkehr.

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 L 1197 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 darüber hinaus nirgends näher präzisiert.

Die vom RP behauptete „dringende Erforderlichkeit“ der Maßnahme ist weder verkehrlich noch raumordnerisch gegeben. Sie wird auch an keiner Stelle der Planunterlagen qualifiziert untersucht oder nachgewiesen.

Völlig anders sieht es bei den Belastungen aus, die der Bürger durch den motorisierten Straßenverkehr hinzunehmen hat. Umfragen zeigen seit langem, dass sich eine deutliche Mehrheit der Einwohner durch den Straßenverkehr und seine Auswirkungen gestört fühlt. Es ist aber nicht nur das subjektive Empfinden, es kommen auch viele objektive gesundheitliche Gefährdungen durch Lärm und Schadstoffe hinzu.

Wenn es daher eine Erforderlichkeit für die Maßnahme geben könnte, könnte sie nur darin begründet sein, dass sie zu deutlichen Entlastungen der Menschen entlang der bisherigen, stark belasteten Ortsdurchfahrten führt.

Dies ist bei der vorgelegten Planung nicht der Fall. Selbst nach den, im Übrigen nicht nachvollziehbaren Prognosen des Verkehrsgutachtens wären auf den meisten der heutigen Ortsdurchfahrten keine Entlastungen bzw. sogar starke Zusatzbelastungen zu erwarten, wenn die Planung realisiert würde.

Durch die neue L1197 Neckarquerung würde ein kleiner 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 nach den Zahlen des Gutachtens gegenüber heute um ca. 30% des Verkehrs entlastet. Heute fahren ca. 34.000 Kfz/Tag über diese Brücke. Nach dem Verkehrsgutachten des RP sollen es im Jahre 2020, wenn die neue L1197 Neckarquerung gebaut ist, noch 25.000 Kfz/Tag sein. Die Brückenzufahrten entlang und durch die Ortslagen von Neckargröningen und Neckarrems würden gegenüber heute keine Entlastung erfahren. Lediglich die L 1197 südlich der L 1142 würde sehr stark entlastet werden. Die L1197 Neckarquerung würde also nicht einmal die Verkehrsprobleme der Gemeinde Remseck lösen!

Erkauft würde die ungenügende Entlastung der Remsecker Brücke mit sehr starken Mehrbelastungen im Süden von Aldingen, im Norden von Mühlhausen, in Kornwestheim, in Hegnach und in Oeffingen und in Schmidlen. Mehrbelastungen würden weiterhin in Teilen von Ludwigsburg und von Waiblingen auftreten. In Aldingen würde der Verkehr vor allem auf der Aldinger Westtangente durch die L 1197 Neckarquerung sehr stark zunehmen.

Systematische Fehler der Gutachter führen zu einer Unterschätzung der Verkehrszunahme bei Realisierung der Maßnahme. Wir führen dies in der Anlage 2 näher aus. Für die Bürger werden die Belastungen nach dem Bau der geplanten Neckarquerung daher noch viel schlimmer werden, als dies die Verkehrszahlen des Gutachtens vorgeben. Aber auch diese sind schon schlimm genug.

Das RP hat für die meisten Wohngebiete, die durch die neue Brücke zusätzlichen Verkehr bekämen, nicht untersucht, welche negativen Auswirkungen (Lärm, Schadstoffe etc.) das für die dort lebenden Menschen mit sich bringt.

Das RP hat keine Varianten vorgelegt, durch die die Gesamtverkehrsmenge auf den bestehenden Neckarbrücken nicht zunimmt. Das RP belastet den gesamten Raum wesentlich mehr mit Verkehr, Abgasen und Lärm, ohne dies in den Auslegungsunterlagen deutlich zu machen.

Verkehrsreduzierende Maßnahmen hätten alternativ untersucht werden müssen:

Das RP hat Alternativen zu einer wirksameren Entlastung der Gemeinde Remseck nicht untersucht.

Als erstes hätten auch Maßnahmen, die außerhalb des Straßenbaus liegen, untersucht werden müssen. Dies fordert auch der Wissenschaftliche Beirat beim BMVBW (Oktober 2003). Er kommt zu dem Ergebnis, 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.

Vorstellbar wären in diesem Zusammenhang Maßnahmen wie Lkw-Nacht- und Durchfahrverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Straßenverengungen, Kreisverkehre statt Ampeln u.v.a.m. In den Planauslegungsunterlagen ist an keiner Stelle erkennbar, dass vom RP solche Überlegungen auch nur ansatzweise angestellt wurden.

Als zweites hätten Maßnahmen untersucht werden müssen, die im Bereich der Förderung des ÖPV liegen. Aufdrängen muss sich hierbei beispielsweise der Weiterbau der U14 zum Bahnhof Ludwigsburg, eine bessere Anbindung von Pattonville und nicht zuletzt eine Stadtbahnlinie zwischen Ludwigsburg und Waiblingen.

Auch diesbezüglich ist in den Planauslegungsunterlagen an keiner Stelle erkennbar, dass vom RP solche Überlegungen auch nur ansatzweise angestellt wurden.

Auf Grund von internationalen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland (Kyoto-Protokoll) wäre es Aufgabe des RPs gewesen, eine Planung vorzulegen, wodurch die Verkehrsleistung insgesamt und damit der Treibstoffverbrauch verringert wird. Trotz der dramatischen Aktualität der Problematik des CO₂-Ausstosses plant das RP weiter Straßen, durch die der CO₂-Ausstoss weiter gesteigert wird. Die L 1197 Neckarquerung ist eine solche Planung.

Der Bundesrepublik Deutschland wird es auf Grund von solchen planerischen Fehlleistungen nicht möglich sein, ihre internationalen Verpflichtungen einhalten zu können. Das RP hätte quantifizieren müssen, in welchem Umfang die CO₂-Emissionen ansteigen. Der Vollständigkeit halber wollen wir darauf aufmerksam machen, dass das Kyoto-Protokoll dem Klimaschutz dient, und damit letztendlich dem Fortbestand menschlichen Daseins auf diesem Planeten.

Wir möchten hier einige Vorschläge machen, wie eine kurzfristige, billige und dennoch dauerhafte Entlastung der Bewohner von ganz Remseck erreicht werden könnte, ohne dass andere Bewohner des Raumes mehr belastet werden. Diese Maßnahmen hätten sich den Planern aufdrängen müssen und es ist ein Mangel in den Planunterlagen, dass sie nicht als Entlastungsalternative untersucht worden sind. Außerdem müssen diese Umgestaltungsmaßnahmen und Verkehrslenkungsmaßnahmen in den Ortsdurchfahrten sowieso durchgeführt werden, auch wenn die neue Neckarbrücke gebaut wird. Sonst treten keine Entlastungswirkungen ein, da der freiwerdende Straßenraum schnell wieder „aufgefüllt“ würde. Um die vom RP gewünschte Wirkung zu erzielen (Entlastung der Ortsdurchfahrten Neckargröningen, Neckarrems, Aldingen), müssen die Umgestaltungsmaßnahmen und Verkehrslenkungsmaßnahmen im restlichen Straßennetz als Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

Es hätte auch im Rahmen einer 6-monatigen Probephase unter Einsatz von Provisorien geprüft werden können, ob nachfolgend aufgeführte Maßnahmen allein nicht schon völlig ausreichend sind, den Verkehr verträglich abwickeln zu können und so ein teurer und sehr umweltschädigender Straßenneubau unnötig wird. Gerade angesichts der massiven Naturzerstörungen und der erheblichen Eingriffe in Privateigentum, die mit der L 1197 verbunden sind, wäre ein derartiger Versuch mehr als angebracht. Ein solcher Versuch unter wissenschaftlicher Begleitung könnte auch Pilotcharakter für ganz Deutsch-

land haben. Der Vorteil dieses Versuches bestünde auch darin, dass er – im Vergleich zum Brückenbau – wesentlich wenig kostet, schneller zu realisieren und problemlos reversibel ist.

Folgende Maßnahmen sollten dabei untersucht werden:

- Tempo 30 auf den Ortsdurchfahrten Ludwigsburg, Remseck und Hegnach:

Es ist möglich und sinnvoll, auf Landesstraßen 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.

- Die Straßengestaltung ist so auszuführen, dass der Kraftfahrer nicht dazu verleitet wird, höhere Geschwindigkeiten als zulässig zu fahren
- Umgestaltung 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 verringert. 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 und in Ludwigsburg.

- Rückbau der Zufahrten zur Brücke:

Auch auf freier Strecke kann und sollte der Straßenraum zurückgebaut werden. Ein krasses Beispiel einer Verkehr erzeugenden Fehlplanung 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.

Auch die neu gebaute Westumfahrung Waiblingen kann auf 6,50 m Fahrbahnbreite verengt und die Geschwindigkeit darauf auf 70 km/h begrenzt werden.

- 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. Ausnahmeregelungen für den Anlieger-LKW-Verkehr sind selbstverständlich möglich.

- LKW-Tonnagenbeschränkung

- Öffentlicher Verkehr:

Die schon angedachte Stadtbahnverbindung zwischen Waiblingen und Ludwigsburg halten wir für sinnvoll. Bei einer Verwirklichung der vorgelegten Planung wird die Realisierung dieser wichtigen ÖV-Verbindung unwahrscheinlicher. Es ist ein Fehler, dass dies nicht im Verkehrsgutachten untersucht wurde.

- Förderung des Fahrradverkehrs und des Fußverkehrs:

Zahlreiche verkehrswissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass sich durch diese Maßnahmen der motorisierte Individualverkehr wirksam verringern lässt. Ein wichtiger Nebeneffekt ist die Verringerung der Krankheitskosten. Menschen, die täglich mindestens 30 Minuten zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren, haben ein um 90 % geringeres Risiko, an Erkältungskrankheiten, an Herz- und Kreislauferkrankungen, an Depressionen oder an Altersdiabetes zu erkranken.

- Reparatur von Ortsdurchfahrten, die in sehr schlechtem baulichem Zustand sind.

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 für die Ortsteile Neckarremms und Neckargröningen, sowie anderen Ortsteilen wie Hegnach untersucht wurde. (Wir verweisen diesbezüglich auf die Diplomarbeit von Patrick Haubert über die Neckarstraße in Hegnach) 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.

Wesentlich bessere straßenbauliche Alternativen zu der geplanten L1197 Neckarquerung wurden nicht oder nicht ausreichend untersucht:

Wenn man im Straßen-Neubau eine Lösung suchen will, hätten Maßnahmen untersucht werden müssen, die Remseck wirksam entlasten und mit wesentlich weniger schweren Eingriffen in Natur, Landschaft und private Grundstücke verbunden wären.

Es ist ein erhebliches 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 vom RP vorgelegte BR-Variante ist völlig überdimensioniert und mit der FNP-Variante nicht vergleichbar.

Trotzdem wurde auch die BR-Variante im Rahmen des Planverfahrens nicht ausreichend untersucht und vorschnell ausgeschieden, obwohl das RP die Vorzüge selbst dieser Variante hätte erkennen müs-

sen. Die Abwägung ist unvollständig, widersprüchlich und fehlerhaft. Wir verweisen hierzu auf die Stellungnahmen der Städte Kornwestheim und Fellbach, und machen uns deren diesbezügliche Vorbringungen zu Eigen.

Eine noch bessere Variante ist aber, wie bereits erwähnt, diejenige, die im neuen Flächennutzungsplan der Stadt Remseck enthalten ist.



Dies ist auch die Variante, der in der Verkehrsuntersuchung „Neue Mitte“ Remseck (Kölz 2003) eine überragenden Verkehrswirksamkeit beschieden und die daher zur Verkehrsentslastung der bisherigen Durchfahrt empfohlen wird (Variante 3B oder 3C). Dort steht u. a.:

„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“*

„Zusammenfassend lassen sich die Untersuchungsergebnisse aus Sicht des Verfassers so interpretieren, dass der Lösungsansatz einer 'Neuen Neckarbrücke' unabhängig von Überlegungen zu ÖPNV-Konzepten und zum Nordoststring aus verkehrlicher Sicht verfolgenswert und auch wirksam ist.

Deshalb sollte aus planerischer Sicht höchste Priorität darin liegen, die entsprechende städtebauliche und technische Machbarkeit detailliert zu prüfen.“

„Da die Konzeption eines Nordoststrings diese ortsspezifische Thematik nur graduell verändern würde, wird hier für die Ortslage Remseck die vorrangige Bedeutung gesehen.“

(Unter „Neue Neckarbrücke“ ist in diesen Zitaten aus dem Kölz-Gutachten nicht eine Brücke südlich von Aldingen, sondern eine neue Neckarquerung in unmittelbarer Nähe der bestehenden Remsecker Neckarbrücke gemeint.)

Wir führen das hier nicht näher aus, sondern verweisen auf die entsprechenden Ausführungen des Verkehrsplaners Hans Billinger (Anlage 3), der die Planung einer „Neuen Mitte Brücke“ näher spezifiziert hat. Wir verweisen auch auf die entsprechenden Punkte in den Stellungnahmen der Städte Fellbach und Kornwestheim.

Weiterhin hat der Verkehrsplaner Hans Billinger (Anlage 3) eine eigene Lösung für eine ortsnahe zweite Neckarbrücke entwickelt. Diese wäre zweispurig und direkt mit der L 1100 verbunden. Die bestehende Neckarbrücke könnte dadurch vollständig beruhigt werden.

Durch diese Varianten könnten die Eingriffe in die Natur, die Landschaft und in private Grundstücke drastisch reduziert werden. Sie wären aus dem FNP der Stadt Remseck zu entwickeln und böten der Gemeinde städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten. Die Entlastung der bestehenden Neckarbrücke wäre viel höher als bei der C1-Variante des RP (von 36.600 Kfz/Tag auf ca. 8500 Kfz/Tag im Jahr 2015 bzw. auf Null bei der Billinger-Brücke). Es würden auch keine Wohngebiete an anderen Stellen neu und erheblich mehr mit Verkehr belastet.

Die Brückenvariante nach dem Flächennutzungsplan der Stadt Remseck erfüllt von der Verkehrswirksamkeit her alle Ansprüche, die an eine Landesstraße gestellt werden. Eine durchgängige Bundesfernstraße zwischen Waiblingen und Kornwestheim lässt sich mit einer „Neue Mitte-Brücke“ allerdings nicht realisieren. Da es sich in dem vorliegenden Verfahren jedoch um eine Plangenehmigung für eine Landesstraße handelt, darf diese Erwägung kein Kriterium für das Ausscheiden von geeigneten Varianten sein.

Bei der E-Variante wurde nicht untersucht, die bestehende Westtangente einzubeziehen, und den Gesamtverkehr auf die L 1197 zu legen. Bei einer niedrigen Brücke über den Neckar wäre eine Anbindung an die L 1100 einfach möglich.

Alle oben genannten Varianten hätten dem RP bekannt sein bzw. sich aufdrängen müssen. Sie müssen gleichberechtigt und in gleicher Tiefe untersucht und in den Variantenvergleich mit eingestellt werden wie die Antragsvariante.

Es drängt sich durch das vorschnelle Ausscheiden der Alternativen der Verdacht auf, dass der wahre Grund für die Antragsvariante deren Kompatibilität mit einem zukünftigen Nordoststring auf der linienbestimmten Trasse ist.

Ergebnis der Verkehrsuntersuchung Großraum nordöstlich Stuttgart hätte abgewartet werden müssen:

Das RP hätte die Ergebnisse der von ihm im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung über den Großraum nordöstlich von Stuttgart abwarten müssen. Dieses untersucht genau die Fragestellungen, die durch die geplante L 1197 Neckarquerung beantwortet werden sollen. Weder die nahende Pensionierung des Behördenleiters noch die Geldzahlung der IHK dürfen dazu führen, dass wichtige Erkenntnisse aus dieser Untersuchung unbeachtet bleiben.

Die Fortführung der Planfeststellung ist daher bis zur Veröffentlichung der Verkehrsuntersuchung auszusetzen. Danach ist, je nach Erkenntnisstand, zumindest ein Ergänzungsverfahren durchzuführen. Der übereilte Einstieg in das Planfeststellungsverfahren, während wichtige Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind, widerspricht dem Grundsatz der sparsamen Haushaltsführung, zu der jede Behörde verpflichtet ist.

Das ausgelegte Verkehrsgutachten ist mangelhaft und entspricht nicht dem Erkenntnisstand der Verkehrswissenschaft:

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. (siehe Anlage 2) 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.

Gründe hierfür sind die aktuellen und nachhaltigen Trends bei der Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Energiepreisentwicklung. Es sind keine Entwicklungen erkennbar, die eine Umkehrung dieser Trends erwarten lassen.

Zur Bevölkerungsentwicklung verweisen wir im Detail auf die Stellungnahme des VCD vom 12.10.2006 und zitieren hieraus:

Nach allen bekannten Bevölkerungsprognosen ist längerfristig bundesweit mit einem Bevölkerungsrückgang zu rechnen. Die Raumordnungsprognose des BBR aus dem Jahre 2004 geht für die Region Stuttgart von stagnierender Bevölkerungsentwicklung bis 2020 aus, danach von Bevölkerungsabnahme. Aus der Raumordnungsprognose haben die Statistischen Landesämter und die Bertelsmann-Stiftung den „Wegweiser Demographischer Wandel“ erarbeitet, in welchem für Regionen, Kreise und einzelne Städte Bevölkerungsprognosen gemacht werden (Basisjahr 2003). Danach wird für die Stadt Stuttgart bis zum Jahre 2020 ein Bevölkerungsrückgang um 2 % prognostiziert, für die Stadt Ludwigsburg ein Rückgang um 1,2 %.

Ganz aktuell hat der Verband Region Stuttgart für die Fortschreibung des Regionalplans Bevölkerungsprognosen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg und vom Pestel-Institut erstellen lassen und diese Gutachten im Mai 2006 vorgestellt. Während das Statistische Landesamt davon ausgeht, dass jährlich etwa 9 000 Leute neu in die Region Stuttgart ziehen, was zu einem Wachstum von jährlich 5 700 Einwohnern führt, setzt das Pestel-Institut an, dass nur noch bis zum Jahre 2008 mit geringem Wachstum zu rechnen ist. Danach wird die Zahl der Sterbefälle so stark zunehmen, dass sie nicht mehr durch die Geburtenziffer und die Zuzüge ausgeglichen werden kann. Laut Pestel-Institut wird die Bevölkerung in der Region Stuttgart bis zum Jahre 2025 auf 2,60 Millionen Einwohner schrumpfen gegenüber heute mit ca. 2,67 Millionen Einwohnern.

Vor allem aufgrund des unrealistisch hohen Ansatzes der Wanderungsgewinne, welcher der Prognose des Statistischen Landesamts zugrunde liegt – im Jahre 2004 waren es tatsächlich nur 2.700 Personen statt der angesetzten 9.000 Zuzüge – soll die Fortschreibung des Regionalplanes mit dem Pestel-Modell weiterarbeiten. Überdurchschnittliche Wanderungsgewinne sind in der Region Stuttgart in Zukunft nur dann zu erzielen, wenn entweder geopolitische Ereignisse dies auslösen oder wenn ein spürbarer Arbeitsplatzaufbau gelingt, der ein anhaltendes und überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum erfordert. In der Region Stuttgart konnten letztmalig spürbare Arbeitsplatzeffekte bei einem Wachstum von 3,5 % erzielt werden. Beides ist aus heutiger Sicht nicht zu erwarten.

Diese Entwicklung muss dem RP bekannt sein und bei der Planung beachtet werden. 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.

Das vorliegende Verkehrsgutachten liefert keinerlei Erklärung für die seit 2002 auf breiter Front zu beobachtende Stagnation bzw. sogar den Rückgang des motorisierten Straßenverkehrs. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum der Verkehr die letzten Jahre zwar nicht mehr zugenommen hat, bis zum Jahr 2020 dann aber wieder kräftig steigen soll. Diese Annahme der Gutachter, die ein wesentlicher

Bestandteil der Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme ist, wird im Gutachten nicht nachvollziehbar dargelegt. Dieses ist daher nicht geeignet, eine wesentliche Säule der Planrechtfertigung zu stützen.

Wesentliche Annahmen des Gutachtens stehen auch in Widerspruch zu den Aussagen des Regional-Monitor der Region Stuttgart vom Februar 2006 für die Jahre 1990 bis 2005.

Zu dieser Problematik verweisen wir auch auf den B.A.U. Bericht (Anlage 9), dem wir uns auch in seinen übrigen Aussagen vollinhaltlich anschließen.

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.

Es ist nicht notwendig und weder wirtschaftlich noch umweltpolitisch zu verantworten, in eine stagnierende bzw. sinkende Verkehrsnachfrage hinein noch neue Straßen zu bauen. Deshalb muss die geplante L 1197 Neckarquerung abgelehnt werden. Deshalb sind auch die geplanten erheblichen Eingriffe in die Natur, die Zerstörung fruchtbarer Böden und die Eingriffe in privates Eigentum gesetzlich unzulässig. 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.

Um die bestehenden Verkehrsbelastungen für die Ortsteile Neckarrens und Neckargröningen zu verringern, wäre darüber hinaus eine Lösung, wie sie im Flächennutzungsplan der Gemeinde vorgesehen ist, wesentlich sinnvoller als die Antragsvariante. (siehe „Köln“-Gutachten, Nov 2003, bzw. Billingerbrücke, in der Anlage 3)

Die Verkehrsprognosen für den Fall, dass die Brücke gebaut wird, sind falsch:

Im Verkehrsgutachten wurde der induzierte Verkehr nicht oder völlig unzureichend ermittelt und berücksichtigt. Die Gutachter gehen von einem falschen Begriff des induzierten Verkehr aus. Das Verkehrsgutachten überschätzt das „natürliche“ Verkehrswachstum völlig und unterschätzt den Neuverkehr induzierenden Effekt der Maßnahme. Wir verweisen diesbezüglich auf die Studie „Determinanten der Verkehrsentscheidung“ (UBA Texte, 26/05) und das Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ (Sachverständigenrat für Umweltfragen, Juni 2005).

Es geht weiterhin 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.

Darüber hinaus halten wir auch die Datenerhebung des Verkehrsgutachtens für mangelhaft. Dies betrifft sowohl den kurzen Zeitraum der Zählungen, die geringe Anzahl an Zählorten und deren Verteilung. Bezeichnend ist, dass auf der Remsecker Brücke nicht gezählt wurde, obwohl es gerade auch um die verkehrlichen Effekte auf dieser Brücke geht. Aus diesem Grund müssen auch die im Verkehrsgutachten genannten aktuellen Belastungszahlen bezweifelt werden.

Wir halten die Verkehrsgutachter für befangen:

Wir halten das Gutachterbüro BS Ingenieure für befangen. Das Gutachterbüro hat sich in früheren Gutachten in einem weit über den gutachterlichen Auftrag hinausgehendem Maß für den Bau eines durchgängigen Nordoststrings ausgesprochen. Beweis: Gutachten „Nordostumfahrung Stuttgart, Varian-

ten für eine neue Neckarbrücke, Teil A“, BS Bender und Stahl 2000. In diesem Gutachten steht auf Seite 20: „... hat sich im Hinblick auf **eine dringend erforderliche durchgehende Nordostumfahrung** gezeigt, dass ...“

Es war weder Auftrag noch Inhalt dieses Gutachtens, die Dringlichkeit einer durchgehenden Nordostumfahrung zu untersuchen und zu bewerten. Indem sich die Gutachter trotzdem wertend dazu äußern, dokumentieren sie eine Voreingenommenheit, die sie für weitere Gutachten in dieser Sache befangen macht.

Auch aus diesem Grund lehnen wir das Verkehrsgutachten ab und fordern die Erstellung eines neuen Verkehrsgutachten, dass von unbefangenen Gutachtern erstellt wird und die verkehrlichen Auswirkungen auf Basis der neuesten Erkenntnisse und vollständig beschreibt.

Die geplante L1197 Neckarquerung würde zu mehr Kraftstoffverbrauch führen:

Falsch war die im Erläuterungsbericht (S. 7f) des Vorverfahrens 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 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 jetzt vorliegende Erläuterungsbericht ist in diesem Punkt korrigiert worden. Die entsprechende Behauptung wurde gestrichen. Wir begrüßen diese Einsicht der Behörde.

Der Erläuterungsbericht muss jedoch darlegen, zu welchen Verkehrszunahmen es durch die Beschleunigung im System kommt und wie sich diese auf den Kraftstoffverbrauch auswirken. Verkehrswissenschaftliche Untersuchungen berichten von einem negativen Elastizitätskoeffizienten bis über 1,1. D.h. die im Verkehr zugebrachte Zeit kann durch Beschleunigungen im System sogar noch erhöht werden. Dies muss ebenso wie die Raumwirksamkeit der Beschleunigung untersucht und dargestellt werden.

Die geplante L1197 Neckarquerung wäre zentraler Bestandteil des Nordoststrings:

Die Variantenwahl und die Ausbauparameter belegen, dass die L 1197 nicht als Landesstraßen-Verbindung geplant ist, sondern als ein Abschnitt des Nordoststrings (B 29).

- Höhe der Brücke
- Breite der Fahrbahn
- Steigung
- Radien
- Verzicht auf Querungsmöglichkeiten
- Verzicht auf Tunnelabschnitte
- Verzicht auf parallel geführte Feldwege

Zahlreiche Äußerungen des RPs im Zusammenhang mit der Planung und die Annahme der IHK-„Spende“ sprechen ebenfalls dafür. So z.B. die PM des Regierungspräsidenten v. 20.6.2005: „Die neue Neckarquerung ist so angelegt, dass sie später Bestandteil des Nord-Ost-Rings sein kann.“ Dies ist auch im Erläuterungsbericht so dargestellt (Zitat?).

Die geplante L1197 Neckarquerung würde weitere Straßenbaumaßnahmen erfordern:

Der geplante Straßenabschnitt der L 1197 Neckarquerung ist auch in den Augen des Regierungspräsidiums ein Torso und macht nur Sinn, wenn der Nordostring weitergebaut wird. Darauf verweist auch der Remsecker Oberbürgermeister Schlumberger.

Das RP will ebenfalls den Weiterbau des Nordostrings (Erläuterungs-Bericht S. 1+4+5+6). Die Folgewirkungen bei Realisierung eines Nordostrings hätten deshalb bereits bei der Planung der L 1197 Planung mit einfließen müssen.

Wie Herr Hollatz in der Bürgerinformation am 13.9.2006 in Fellbach-Schmidlen darüber hinaus erklärte, würde die L1197 Neckarquerung weitere Straßenbaumaßnahmen nach sich ziehen. Konkret benannte er einige Kreuzungen auf der Höhenstraße bei Fellbach. Es muss aber angenommen werden, dass im weiterführenden Straßennetz weitere Engstellen auftreten würden und beseitigt werden müssten, wie beispielsweise im Zuge der 6,50 m breiten Westtangente Aldingen.

In Folge des Brückenbaus und des dadurch entstehenden Neuverkehrs für Straßenplaner befürchten wir folgende Straßennetzergänzungsmaßnahmen:

- Nordostring
- Ausbau der Umfahrungsstraße Fellbach (Höhenstraße)
- Ausbau der Westtangente Aldingen
- Ausbau des B27-Anschlusses in Kornwestheim
- Neubau einer Westspange bzw. Südtangente Hegnach
- Bau einer weiteren Röhre des Kappelbergtunnels
- Durchbindung zur B14 bei Schwaikheim
- Ausbau der B 27a bei Stuttgart-Stammheim in Verbindung mit einem neuen Autobahnanschluss bei Möglingen
- Zweite Tunnelröhre in Schwäbisch Gmünd
- Ortsumfahrung Möglingen

Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit

Weitere Netzergänzungen würden notwendig, wenn der Nordostring gebaut würde. Hierzu steht im LPB auf Seite 2:

„Selbst wenn ein Nordostring gebaut wird, bedarf es noch weiterer Ergänzungen in der regionalen Straßennetzstruktur, dann würden alle Landes- und Kreisstraßen im Betrachtungsraum entlastet.“ (Zitat BS 2000 S. 62).

Abgesehen davon, dass diese Aussage Unsinn ist, hätten die weiteren Ergänzungen in der Straßennetzstruktur als Folgewirkung zumindest nachrichtlich in den Unterlagen aufgelistet werden müssen und überschlägig bewertet werden müssen, da davon ausgegangen werden muss, dass dem einen unsinnigen Straßenneubau der nächste folgt.

Die geplante L1197 Neckarquerung würde Konflikte mit Cross-Border-Leasing Vertragspartnern auslösen:

Wir kennen die CBL-Verträge nicht. Wir nehmen an, dass auch das RP die Pläne nicht kennt. Dies kann, da die Planung in großem Umfang in die Vertragsgegenstände eingreift, erhebliche Risiken bezüglich Geldforderungen der Vertragspartner beinhalten. Dies muss untersucht und belastbar geklärt werden.

Hauptklärwerk der Landeshauptstadt Stuttgart:

Auch die nach Norden verschobene Brücke überfährt immer noch teilweise das Grundstück des Klärwerks. Darüber hinaus können sich auch durch die einzuhaltenden Abstände erhebliche Einschränkungen bei der baulichen Nutzung der Klärwerksflächen ergeben.

Bodenseewasserversorgung:

Die Wasserleitung der Bodenseewasserversorgung wird mehrmals überfahren. Im Gewann Beim Holderbrunnen kommt sie auf eine Länge von fast 300 Metern in der Trasse zu liegen. Auch auf dem Westufer ergeben sich erhebliche Überschneidungen, die eine Verlegung unumgänglich machen und die wahrscheinlich auch zu Problemen mit den CBL-Vertragspartnern führen werden.

Diese Probleme und Risiken sind in den Auslegungsunterlagen nicht behandelt.

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 aus den vorliegenden Unterlagen 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 weisen die Untersuchungen hohe Konflikte im Falle der Realisierung der Planung aus. 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.

Das RP hat die wirtschaftlichen Auswirkungen der L 1197 nicht ermittelt:

Das RP hat nicht ermittelt, auf welche Weise und in welcher Höhe die Wirtschaftskraft in unserer Region gestärkt wird. Das RP hat ebenso nicht ermittelt, in welcher Weise und in welcher Höhe Wirtschaftsgüter zerstört oder in ihrem Wert gemindert werden. Es ist doch offenkundig, dass zahlreiche Immobilien im Umfeld des Langen Feldes und des Schmidener Feldes einen Wertverlust erleiden, bis hin zur völligen Unverkäuflichkeit. Ebenso wenig wurde die Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben ermittelt. Dies trifft nicht nur für das Umfeld der jetzt geplanten Brücke zu, sondern für das gesamte Umfeld des geplanten Nordoststrings. Diese Wertverluste wurden nicht ermittelt. Eine sachgerechte Abwägung konnte somit nicht stattfinden.

Das RP hat die Folgekosten der L 1197 nicht ermittelt:

Die laufenden Unterhalts- und Abschreibungskosten sind in den Auslegungsunterlagen nicht dargestellt. Dies ist ein Mangel, da diese Kosten zu den direkten Folgen der Maßnahme gehören und erheblich sind. Wir zitieren im folgenden die überschlägige Berechnung des VCD:

Die Neubaustrecke beläuft sich auf eine Länge von ca 3 km, die Neckarbrücke ist 446 m lang. Dafür werden folgende laufende Kosten und die Kosten für die Abschreibung nach RAS W 1986 grob geschätzt:

• Unterhaltskosten	30 000 €/a
• Brückenzuschlag	3 000 €/a
• jährliche Abschreibung (Durchschnitt bei 100 Jahren)	<u>190 000 €/a</u>
Summe	223 000 €/a

Für den Erhalt und Unterhalt dieser Straße sind – ohne Zinsbelastungen und Kosten für Signalanlagen – jährlich also mindestens 223 000 € aufzubringen; bei einer Abschreibung über 50 Jahre (statt der angesetzten 100 Jahre) liegt der Betrag bei über 400 000 €. Diese Kosten werden der Allgemeinheit angelastet.

Zu berücksichtigen ist, dass in Zukunft immer weniger Personen – insbesondere auch immer weniger Berufstätige – die Folgekosten zu tragen haben. Der Rückgang der Einwohner und der Erwerbsbevölkerung wird über einen Rückgang der Umsatz- und Einkommensteuer auch zu einem Rückgang der öffentlichen Finanzen führen. Aufgrund der Änderungen in der Bevölkerungsstruktur (mehr alte Menschen) und der Haushaltsstruktur (mehr kleinere Haushalte) werden die Infrastrukturkosten aber nicht zurückgehen, sondern zunehmen.

Ebenfalls nicht erfasst bei den Folgekosten sind die Pflegekosten für die langjährige Pflege z.B. der als Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Streuobstwiesen (mindestens 30 Jahre).

Im Weiteren verweisen wir zu diesem Punkt auf unsere Anlage 2.

Die geplante L1197 Neckarquerung stellt einen Verstoß gegen Artikel 14 GG dar:

Wir, und mit uns viele weitere betroffene Grundeigentümer, werden unsere Flächen nicht für die geplante L 1197 Neckarquerung hergeben.

Nach dem Artikel 14 GG steht das Eigentum unter besonderem Schutz und Enteignungen dürfen nur zum Wohle der Allgemeinheit erfolgen.

Bei der L 1197 ist kein Wohl der Allgemeinheit feststellbar. Weder ist diese Straße im GVP verankert, noch ist von ihren Auswirkungen her eine Förderung des allgemeinen Wohls erkennbar. Ganz im Gegenteil: sie wird deutlich mehr Menschen mit den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs beeinträchtigen, als dies ohne diese Straße der Fall wäre. Folgerichtig lehnen die meisten der betroffenen Städte die Planung auch entschieden ab.

Außer Allgemeinplätzen, wie einem zwar mehrmals behaupteten, aber nirgendwo definiertem, untersuchten oder gar nachgewiesenem „volkswirtschaftlichem Nutzen“ (z.B. Erläuterungsbericht S. 8), ist an keiner Stelle der ausgelegten Unterlagen erkennbar, ob und wie das RP versucht hat, einen Nutzen für die Allgemeinheit festzustellen. Es ist auch nirgendwo erkennbar, ob und wie sich die planende Behörde darum bemüht hätte, Eingriffe in privates Eigentum zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Somit hat hier keine auch nur ansatzweise qualifizierte Erfassung der verschiedenen Belange stattgefunden. Dadurch konnte auch keine Abwägung durchgeführt werden. Die Planung ist somit unzulässig.

Enteignungen sind weiterhin nur dann zulässig, wenn es keine anderen, verantwortbaren Lösungen gibt.

Auch diese Voraussetzung ist bei der Planung nicht gegeben. Wie wir und weitere Einsprecher (z.B. die Städte Fellbach und Kornwestheim) an anderer Stelle nachweisen, gibt es nicht nur verantwortbare Lösungen, es gibt auch sehr viel bessere Lösungen als die beantragte, die mit erheblich weniger Eingriffen in privates Eigentum realisierbar wären.

Die geplante L1197 Neckarquerung ist eine unzulässige Vorratsplanung:

In absehbarer Zeit wird die L 1197 Neckarquerung nicht umsetzbar sein, da hierfür keine Mittel im Haushalt vorgesehen sind, da die Maßnahme im Generalverkehrsplan nicht vorhanden ist. Somit ist die Brücke auch nicht planfeststellbar.

Kritik an der Straßenplanung im Detail:

Hilfsweise, falls das RP trotz fehlender Planungsgrundlage und der zahlreichen Fehler in den Auslegungsunterlagen und der dadurch bedingten völlig fehlerhaften Abwägung an dieser unzulässigen Planung festhalten will, äußern wir uns, ergänzend zum völlig überdimensionierten Ausbaustandard, zur Detailplanung.

Am Anschluss L 1100 wird ein bestehender Geh- und Fahrradweg unterbrochen. Dies führt insbesondere zu Behinderungen des Fahrradverkehrs. Es wurde nicht ermittelt, wie viele Fahrradfahrer von der Unterbrechung des Weges betroffen sind. Es ist nicht erkennbar, wie künftig Fahrradfahrer an dieser Stelle die L 1197 queren können.

Es ist nicht ersichtlich, wie die Zu- und Abfahrt zum „Hornbach“ und zum SSB-Parkplatz mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der L 1100 zu gewährleisten ist.

Die Brücke und L 1197 sollte auch von Fahrradfahrern gefahrlos befahrbar sein.

Es gibt keine Überwege für Fußgänger und Fahrradfahrer und landwirtschaftlichen Verkehr im Streckenverlauf über das gesamte Gewann Büchenau.

Es gibt keine gefahrlosen Überwege über die bestehende (zukünftig ausgebaute) L 1197 im Bereich TV Oeffingen und zwischen Büchenau und Hartwald.

Es gibt keine Überwege für Fußgänger und Fahrradfahrer im Bereich der Kreuzung Oeffingen.

Die geplante L1197 Neckarquerung schädigt die Landwirtschaft erheblich:

Durch die Planung wird gegen den Grundsatz des LEP verstoßen „besonders ertragreiche Böden zu sichern“. Im Planungsgebiet befinden sich die fruchtbarsten Böden von ganz Europa.

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. Dies gilt insbesondere für die Versorgung mit frischem Obst und Gemüse.

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

Die Landwirtschaft ist mehrfach negativ von der Straßenbaumaßnahme betroffen:

1. Ihr gehen die direkt überbauten Flächen verloren, einschließlich des Straßenbegleitgrüns und der neu anzulegenden Feldwege.
In den Planunterlagen fehlt jede Quantifizierung des Ertragsverlustes, er konnte somit nicht in die Abwägung eingestellt werden.
2. Sie muss die meisten Flächen für die notwendigen ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stellen. Auch hier fehlt eine Quantifizierung des Ertragsverlustes, er konnte somit nicht in die Abwägung eingestellt werden.
3. Es gehen Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung durch Schadstoffeintrag verloren. Empfindliche Pflanzen wie Kräuter, aber auch Obst und Gemüse können nicht in unmittelbarer

Nähe einer Straße angebaut werden. Dieser indirekte Ertragsverlust wurde nicht untersucht, deshalb auch nicht quantifiziert. Er konnte somit nicht in die Abwägung eingestellt werden.

4. Dazu kommt der Effekt der Grundstückszerschneidung. Es bleiben ungünstig zugeschnittene Restflächen übrig, die nicht mehr sinnvoll oder nur noch mit erhöhtem Aufwand zu bewirtschaften sind.
Es fehlt eine Darstellung der nicht mehr zumutbar zu bewirtschaftenden Restflächen und des damit verbundenen Ertragsverlust.
5. Die Flächenverluste führen zu steigenden Pachtpreisen, wodurch der wirtschaftliche Ertrag für landwirtschaftliche Betriebe geschmälert wird.
6. Die neue Straße lässt sich nicht mehr überqueren, so dass weite Umwege zum Erreichen der Betriebsflächen notwendig werden. Es ist nur noch erschwert möglich, in einem Arbeitsgang verschiedene Felder zu bearbeiten. Es fehlt eine Darstellung, wie viel Landwirte von der Zerschneidung betroffen sind. Es fehlt eine Quantifizierung der Umwegigkeit bei der Erreichbarkeit der Felder. (Weglängen und Zeitaufwand) Dies gilt auch für Nicht-Landwirte, die im Norden der geplanten Trasse ein Grundstück haben.
7. Über Zupacht ist für die einzelnen Betriebe nur schwer ein Ausgleich der Flächenverluste möglich, da landwirtschaftliche Fläche nicht vermehrbar ist. Wenn es zur Realisierung der Planung kommt, werden zwangsläufig weitere landwirtschaftliche Betriebe ihre Existenzgrundlage verlieren. Die Versorgung mit frischen, verbrauchernah produzierten Lebensmitteln wird dadurch immer unsicherer.
8. Heute schon ist absehbar, dass zukünftig ein erheblicher Teil des Energiebedarfs auf Grund der abnehmenden Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von fossilen Energieträgern (Erdölverknappung) durch sogenannte „Energiepflanzen“ gedeckt werden muss. Es wurde nicht quantifiziert, wie viel „Energie“ für Verkehr, Raumheizung und Gewerbe auf den verlustig gehenden Flächen produziert werden könnte.

Die oben genannten Punkte wurden entweder gar nicht untersucht oder im Umfang nicht oder nicht richtig dargestellt. Die Auswirkungen konnten somit nicht oder nicht im angemessenen Umfang in die Abwägung einbezogen werden, insbesondere auch im Hinblick auf die Remseck-Variante (bzw. Kölz oder Billinger-Variante). Es liegt somit ein Abwägungsmangel vor.

Hilfsweise, falls das RP trotz fehlender Planungsgrundlage und der zahlreichen Fehler in den Auslegungsunterlagen und der dadurch bedingten völlig fehlerhaften Abwägung an dieser unzulässigen Planung festhalten will, regen wir an, auf beiden Seiten der L 1197 Feldwege anzulegen und Querungsmöglichkeiten zu schaffen.

Bei Realisierung der Planung ist eine Existenzgefährdung von zumindest zwei benachbarten Betrieben zu befürchten, die in hohem Maße von den heute dort noch vorhandenen Umweltqualitäten abhängig sind. Es sind dies die Betriebe Sonnenhof und Calendula Kräutergarten.

Der Calendula Kräutergarten trägt mit seiner ökologisch-biologischen Wirtschaftsweise und dem Anbau von Kräutern auch ganz erheblich zur ökologischen Aufwertung des Gebietes bei. Durch viele Führungen, Seminare und sonstige Veranstaltungen macht er sich auch um die Hebung des Umweltbewusstseins verdient. Wir halten die Abwanderung dieses Betriebes für einen sehr großen Verlust. Auch der Betrieb Sonnenhof trägt durch seine vielen Veranstaltungen und ganz besonders im Rahmen seiner Kinderprogramme in heute noch sehr schöner, fast ländlicher Umgebung zur Hebung des Umweltbewusstseins bei.

Die geplante L1197 Neckarquerung zerstört Boden, Natur und Landschaft:

Die hohe Qualität der **Böden** des Schmidener und Langen Feldes ist fast schon sprichwörtlich, die Böden zählen zu den besten in ganz Europa (95-er-Böden).

Nach Naturschutz- und Bodenschutzgesetz sind vermeidbare zerstörende Eingriffe in Natur, Landschaft und Boden zu unterlassen. Diese Eingriffsmaßnahme ist durch eine andere Variantenwahl vermeidbar.

Die Planung der L 1197 steht im Widerspruch zur Landesverfassung, wonach die natürlichen Lebensgrundlagen unter dem besonderen Schutz des Staates stehen.

Auch steht die Planung im Widerspruch zum erklärten Ziel der Landesregierung, den Flächenverbrauch zu senken. (Aktion „Flächen gewinnen“)

Die Planung steht 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).

Die Realisierung der vorgelegten Planung wäre mit erheblichen und nachhaltigen Eingriffen in Landschaft und Natur und einer großen zusätzlichen Flächenversiegelung verbunden. Dem steht kein nachweisbarer verkehrlicher, volkswirtschaftlicher oder sonstiger Nutzen gegenüber.

Die geplante L1197 Neckarquerung belastet andere Orte:

Durch die Realisierung der Planung würden andere Orte zusätzlich belastet. „Verkehrslösungen“, 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 Neckarrems der Wohnbebauung im Süden von Aldingen hinzuschieben. Hinzukommt, dass nach dem Verkehrsgutachten im Wesentlichen nur die Brücke in Remseck und das Wohngebiet am Schlossberg entlastet werden. Die Straßen nach Hegnach, Ludwigsburg und Schwaikheim werden nicht entlastet.

Die geplante L1197 Neckarquerung 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. Dezentrale Wohngebiete und Gewerbegebiet mit geringer Dichte sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln wirtschaftlich nicht erschließbar. Dadurch nimmt wiederum der Straßenverkehr weiter zu. 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.

Die geplante L1197 Neckarquerung widerspricht dem 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 200.000 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. Eine Quantifizierung, wie viel Bewohner das Erholungsgebiet zu Fuß, mit dem Fahrrad oder zu Pferd erreichen können, fand nicht statt und konnte somit nicht in die Abwägung eingestellt werden. Im LPB sind keine Maßnahmen genannt, wie der Zerschneidungseffekt und die Lärmbelastung für das Erholungsgebiet vermindert werden kann. Es werden auch keine Vorschläge gemacht, wie die ausgebaute bestehende L 1197 sicher überquert werden kann. Dies wäre Aufgabe des LPB gewesen..

Die Bestands- und Konflikterfassung ist fehlerhaft:

Wir führen im folgenden exemplarisch Punkte auf, die uns besonders erwähnenswert scheinen. Diese Auflistung ist jedoch nicht vollständig. Wir verweisen daher im weiteren auf die detaillierten Ausführungen des NABU Landesverbandes Baden-Württemberg, die wir als Anlage 8 beigefügt haben.

Variantenvergleich:

Die Variante Remsecker Brücke hätte umweltfachlich in gleicher Tiefe untersucht werden müssen, wie die anderen Varianten. Hierbei hätte das RP die „Közl“-Variante oder die „Billinger“-Variante in die Variantenuntersuchung einbeziehen müssen, da diese einer Landesstraßenplanung entsprechen, im Gegensatz zur bundesfernstraßentauglichen BR-Variante des RPs. Außerdem wäre bei Közl oder Billinger die bestehende Brücke zurückgestuft worden und hätte nur noch eine ganz untergeordnete lokale Bedeutung gehabt. Dadurch wären die Entlastungswirkungen für Neckarremms und Neckargrönigen wesentlich höher. Diese Lösungsansätze sind dem RP bekannt, es hätte sich der Behörde aufdrängen müssen, sie in die Alternativenprüfung aufzunehmen.

Untersuchungsrahmen:

In die Planauslegungsunterlagen hätten die Auswirkungen des Nordoststrings zu mindestens nachrichtlich mit aufgenommen werden müssen, da die Brücke verkehrlich nur dann einen Sinn macht, wenn der Nordoststring weitergebaut wird. Dies wird im Erläuterungsbericht an mehreren Stellen behauptet. Diese nachrichtliche Aufnahme wäre der Behörde zumutbar gewesen, da ihr die Unterlagen vorlagen, da sie diese bereits zum Linienbestimmungsverfahren des Nordoststrings hat erstellen lassen. Außerdem bezieht sich der LPB mehrfach auf die bereits stattgefundenen Untersuchungen. Da diese aber nicht mit ausgelegt wurden, konnten sie auch nicht auf Stimmigkeit überprüft werden.

Methodik:

Es wurden zur Ermittlung der Vogelwelt nur zwei Begehungen gemacht, wobei keiner der Termine in den wichtigen Monaten April/Mai stattfand. Diese Vorgehensweise ist völlig unzureichend. Zur Ermittlung der Reptilien (Zauneidechse) wurde nur eine Begehung gemacht, zu Amphibien gar keine. Angesichts der Tatsache, dass auf Grund des Lebensraumes sehr wohl mit dem Vorkommen von bedrohten Reptilien- und Amphibienarten gerechnet werden muss, ist diese Vorgehensweise nicht haltbar. Auf diese Weise kann das Vorkommen von bedrohten Tierarten nicht festgestellt werden. Vier Termine zur Feststellung der Fledermaus-Population müssen als das absolute Minimum angesehen werden. Nicht dargelegt wurde, wann, wo und wie Kleinsäuger (Haselmaus) ermittelt wurden, das gleiche gilt für Nachtfalter. Die Laufkäfer-Ermittlung ist fünf Jahre alt und damit nur eingeschränkt verwertbar. Es ist erstaunlich, dass trotz des geringen Stichprobenumfangs ein hoher Artenreichtum festgestellt wurde. Dieser wäre sicher noch höher gewesen, wenn eine größere Stichprobenanzahl ge-

wählt worden wäre. Es muss deshalb auch bei diesen Tierartengruppen davon ausgegangen werden, dass ein zu geringer Aufwand getrieben wurde, diese Arten zu ermitteln. Sollten sich die Auslegungsunterlagen auf vorangegangene Untersuchungen stützen, die im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens zum Nordoststring 2001 vorgenommen wurden, so hätten diese Untersuchungen mit ausgelegt werden müssen. Wir geben allerdings zu bedenken, dass die damaligen Untersuchungen mittlerweile fünf Jahre alt sind. Angesichts dieser völlig unzureichenden Ermittlung der Artenvielfalt muss die Interpretation der Daten, sowie deren Gewichtung und Abwägung noch viel kritischer gesehen werden.

Landschaftsschutzgebiet „Oeffinger Rain“ und „Waidachtal“:

Im LPB wird nicht erwähnt, dass die geplante Straße zwei Landschaftsschutzgebiete tangiert. Dieser nicht ermittelte Tatbestand konnte somit auch nicht gewichtet und abgewogen werden.

FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet und Naturschutzgebiet:

Die geplante Trasse verläuft zwischen zwei Teilgebieten des FFH-Gebietes Nr. 7121-341 „Unteres Remstal und Backnanger Bucht“, den Naturschutzgebieten „Oeffinger Scillawald“ und „Unteres Remstal“. Es hätte somit in erster Linie zuerst einmal geprüft werden müssen, ob die Kohärenz des Natura 2000-Netzes mit dem Straßenbau noch gegeben ist. Dies ist in unseren Augen nicht der Fall, da die Verbindung zwischen Scillawald in Oeffingen und dem Unteren Remstal wichtig für den Artenaustausch ist. Dieser ist aber erschwert, wenn nicht gar gänzlich unterbrochen. Die Auswirkungen wurden unzureichend ermittelt, insbesondere in Bezug auf die Tierpopulation.

Im Gutachten wurden nur die Auswirkungen der geplanten Trasse auf das Naturschutzgebiet „Oeffinger Scillawald“ dargestellt.

Einige Flächen, die für die Meldung als FFH-Flächen vorgesehen waren (überwiegend Typ 6510, Mägere Flachland-Mähwiese), sind von der geplanten Brücken- und Straßenbaumaßnahme unmittelbar betroffen.

Am 22.12.2005 haben BUND, LNV und NABU gefordert, dass das betroffene Gebiet in die Nachmelde-Liste für Vogelschutzgebiete aufgenommen wird. Begründet wurde dies mit dem Vorkommen von Anhang I-Arten nach EG-Vogelschutzrichtlinie, insbesondere Halsbandschnäpper (siehe Anlage). Der Behörde war die Vogelschutzgebieten-Würdigkeit des Gebietes bekannt. Sie hätte somit intensiv nach Alternativen suchen müssen, durch die ein Eingriff in dieses Gebiet vermieden wird.

Die Variante „Remseck“ (bzw. Kölz- oder Billinger-Variante) verläuft abseits vom FFH-Gebiet und dessen Pufferzone. Ihr ist auch in dieser Beziehung der Vorzug zu geben.

Kritik am FFH-Gutachten:

Dem Gutachten sind keine Kumulations- oder Summationswirkungen bekannt. Dem Gutachter hätte sehr wohl bekannt sein müssen, dass die geplante L 1197 ein Teilstück des Nordoststrings ist. Somit muss nach Art. 6, Abs. 3 FFH-RL eine überschlägige Prüfung der Auswirkungen des Nordoststrings auf die Kohärenz des Natura 2000-Gebietes „Unteres Remstal“ und im besonderen auf das Naturschutzgebiet „Oeffinger Scillawald“ stattfinden müssen. So muss beim Bau des Nordoststrings von einer erheblichen Zusatzbelastung beim Lärm ausgegangen werden.

Beim Schadstoffeintrag ins FFH-Gebiet sind Grenzwertbetrachtungen nach der 22. BImSchV unerheblich, da hier ein für den Naturschutz wichtiger Lebensraum geschützt werden soll. Stickoxide führen zur Nährstoffanreicherung im Boden. Dadurch wird insbesondere das Wachstum der Brombeere begünstigt, welche eine natürliche Waldverjüngung verhindert und sich auch negativ auf das Scilla-Vorkommen auswirken kann.

Zum anderen führen Stickstoffeinträge zur Versauerung des Bodens. Saurer Boden ändert die Nährstoffverfügbarkeit des Bodens und letztendlich die natürliche Artenzusammensetzung des Standortes. Außerdem werden Pflanzengifte wie z.B. Aluminium freigesetzt. Hierzu wurden keine Abschätzungen vorgenommen, obwohl es dazu eine umfangreiche entsprechende Fachliteratur gibt.

Zerschneidungseffekt:

Unzureichend untersucht wurden die Auswirkungen des Zerschneidungseffektes auf Natur und Landschaft. Es ist mittlerweile unumstritten, dass die Zerschneidung großer, zusammenhängender Freiflächen genauso negativ gesehen werden muss wie der unmittelbare Flächenverbrauch.

Es ist nicht ermittelt worden, welche Tiere vom Straßentod betroffen sein werden. Auf die Erfahrungen des Jagdpächters bei der bestehenden L 1197 wurde nicht zurückgegriffen. Es ist uns bekannt, dass das Rotwild vom Hartwald zum Neckar wechselt. Diese Gefährdung wurde nicht ermittelt und konnte somit einer Abwägung nicht zugeführt werden.

Der Zerschneidungseffekt im Hinblick auf Amphibienwanderwege wurde nicht untersucht und gewichtet.

Eine Quantifizierung des Zerschneidungseffektes nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen fand nicht statt, obwohl es hierzu in der entsprechenden Fachliteratur zahlreiche Untersuchungen und Bemessungsvorschläge gibt. (z.B. Akademie für Technikfolgeabschätzung 2001, zahlreiche Forschungsarbeiten der Universität Stuttgart, Institut für Landschaftsplanung und Ökologie)

Zitat aus der Zeitschrift „Naturschutz und Landschaftsplanung“ 33 (10/2001):

*“An der Akademie für Technikfolgenabschätzung entstand in Zusammenarbeit mit dem Institut für Landschaftsplanung und Ökologie der Universität Stuttgart und der Landesanstalt für Umweltschutz eine Studie zur Landschaftszerschneidung in Baden-Württemberg. Durch vergleichbare Werte sollen Grundlagen für planerische und politische Zielfestlegungen geschaffen werden. Die Studie operiert mit der sogenannten „effektiven Maschenweite“. Vereinfacht gesagt, ist das ein Durchschnittswert, der die mittlere **Größe der noch unzerschnittenen Gebiete** bestimmt. Die Ergebnisse sind detaillierter als frühere Untersuchungen und zeigen, dass Baden-Württemberg deutlich stärker zerstückt ist, als bisher angenommen. Die Zahl der unzerschnittenen Gebiete größer als 100 km² ist von 11 im Jahr 1930 auf heute sechs gesunken. Bei den Gebieten größer als 50 km² fällt der Verlust sogar noch größer aus, von 52 im Jahr 1930 auf 22 heute.“*

Die negativen Folgen der ständig kleiner werdenden Maschenweite wurden nicht ermittelt und konnten somit einer Abwägung nicht zugeführt werden.

Die geplante Straße führt zu einem **Verinselungseffekt** in der Tierwelt. Die Durchmischung der Populationen ist nicht mehr ausreichend gegeben. Dadurch werden die verbleibenden Restpopulationen instabiler und letztendlich in ihrem Bestand gefährdet. Dieser Fakt wurde zwar erwähnt, aber nicht ermittelt, und konnte somit auch nicht in die Abwägung eingestellt werden.

Wir fordern Sie auf, diese Auswirkungen nach den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen im überarbeiteten Erläuterungsbericht darzustellen und – falls an der rechtswidrigen Planung festgehalten wird – ein Planergänzungsverfahren durchzuführen.

Völlig unberücksichtigt bleibt auch die Gefährdung des Menschen durch den Zerschneidungseffekt. Es wurde nicht ermittelt, wie viele Menschen heute das Gebiet queren (zu Fuß, mit dem Fahrrad, zu Pferde, oder mit Arbeitsmaschinen). Angesichts der über 1 km langen Strecke, für die keine Querungsmöglichkeiten vorgesehen sind, muss selbstverständlich davon ausgegangen werden, dass die Querung der stark und mit hoher Geschwindigkeit befahrenen Straße trotzdem versucht wird. Es ist deshalb völlig unverantwortlich, dass keine Querungsmöglichkeiten vorgesehen sind. Auch ist das Erholungs-

gebiet selbst, das Erholungsgebiet Hartwald und der TV Oeffingen durch den Ausbau der Kreuzungen und dem Ausbau der bestehenden L 1197 schwerer erreichbar.

Nachteile durch Streulicht:

Völlig unberücksichtigt bleibt im LPB der Streulichteffect der Straße bei Dunkelheit.

Nachtaktive Tierarten (z.B. Eulen) werden durch Streulicht in ihrem natürlichen Jagdverhalten behindert. Insbesondere Steinkäuze, die sehr tief fliegen, werden vom Streulicht geblendet und können dann im betroffenen Gebiet nicht mehr jagen. Außerdem sind Steinkäuze sehr vom Straßentod betroffen, es ist mittlerweile die höchste Todesursache bei Steinkäuzen. Angesichts der Tatsache, dass dem RP die ungewöhnlich hohe Steinkäuzdichte im betroffenen Gebiet bekannt ist, hätten hierzu vertiefende Untersuchungen stattfinden müssen.

Auch die Stadt Stuttgart hat in ihrer jüngsten „Nacht der Umwelt“ auf die Bedeutung der Dunkelheit für Mensch und Tier hingewiesen. Es gibt aber auch eine Auswirkung auf Pflanzen, die dadurch in ihrem Vernalisationsverhalten gestört werden. Dies gilt nach Aussage des Betriebsleiters des Calendula-Kräutergarten für viele Heilkräuter. Es muss aber angenommen werden, dass auch andere Pflanzen davon negativ beeinträchtigt werden. Wir verweisen diesbezüglich auf die entsprechenden Darlegungen im Einspruch des Gartenbauingenieurs Dieter Berweiler.

Streulicht führt nicht zuletzt dazu, dass Hobby-Astronomen nachts den Sternenhimmel von der Büchenau aus nicht mehr so gut beobachten können. Die Büchenau ist heute dafür sehr gut geeignet, weil sie noch eine relativ große, unzerschnittene Fläche ist, wo Streulichteffecte gering sind.

Da diese Effecte nicht untersucht wurden, konnten sie auch nicht einer Abwägung zugeführt werden, insbesondere auch nicht im Hinblick auf die Variante „Remseck“ (bzw. Kölz- oder Billinger-Variante).

Auswirkungen auf die Tierwelt im Einzelnen:

Im LPB wird zwar die Wertigkeit der bedrohten Tierarten dargestellt (nach Kaule), nicht aber die Vielfältigkeit. Dies ist ein beachtlicher Fehler. Auswirkungen auf einzelne Arten sind völlig unzureichend ermittelt, bewertet und gewichtet worden.

Folgende Ergänzungen sind für die Bewertungsgrundlage erheblich:

Durch die geplante Trasse werden Jagdgebiete der **Fledermäuse** zerschnitten. Die Brücke und die Führung durch/über dem Hangwald beeinflusst negativ den Großen Abendsegler. Die Trasse bis zum Hangwald, besonders in der Nähe des Hartwaldes, beeinflusst negativ Fledermausarten wie das Mausohr und die kleine Bartfledermaus. Die Beeinflussung besteht darin, dass Fledermäuse zumindest anfänglich Unfallopfer sein können. Fledermäuse rufen nur sehr selten auf dem Weg zu Ihren Jagdgebieten und zurück. Diese Wege können als traditionell angesehen werden. Die neue Brücke wird anfänglich nicht wahrgenommen und führt somit zum Tod der Fledermäuse. Beim Überfliegen der Strasse werden die Fahrzeuge nicht wahrgenommen und können daher als tödliche Gefahr gelten. Hier werden in der Fachliteratur immer wieder Fledermäuse wie Mausohr und andere niedrig jagende Fledermäuse als Unfallopfer genannt. Hinzukommt, dass Fledermäuse leider nur sehr langsam die Gefahr zu erkennen lernen. Dass dieses erhebliche Gefährdungspotential in den Planunterlagen nicht untersucht, gewichtet und bewertet wurde, ist ein Fehler des LBP. Für die ziehenden Arten entlang dem Neckar stellt sich die Situation wahrscheinlich weniger dramatisch dar, da ziehende Arten in der Regel häufiger rufen. Aber auch hier hätte es besonders sorgfältiger Untersuchungen bedurft.

Im LPB 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

in der gesamten schriftlichen Darstellung. Der tatsächliche 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. Darüber hinaus sind auch auf dem Westufer seit dem Jahr 2005 Rebhuhnbruten sicher nachgewiesen (Calendula Kräutergarten).

Die geplante Neckarquerung führt 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 Nordosttring wären sogar insgesamt mindestens 10 Brutpaare, dieser streng geschützten Art unmittelbar betroffen. Die Größe der Population im gesamten Planungsbereich des Nordosttrings beträgt mindestens 16 Brutpaare. Sie stellt den Bestandsschwerpunkt der Population des Rems-Murr-Kreises dar.

Ringfunde belegen, 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 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 heute 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 9-stufigen 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 des Gutachtens zum Linienbestimmungsverfahren des Nordosttrings, auf das der LPB Bezug nimmt, 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 sind 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 Scillwald 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 Lebensraumansprüche 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.

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 nicht zuletzt: „Fachlicher Interpretationsspielraum besteht hierbei im vorliegenden Fall nach Auffassung der Gutachter nicht."

Beim Bau der Straße muss in Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten von streng geschützten Tierarten eingegriffen werden. Dies ist aber nur zulässig, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern. Das RP hat keinen einzigen Gemeinwohlgrund dargelegt, wodurch derart schwerwiegende Eingriffe rechtfertigbar wären. Es wird in den Planunterlagen nur ganz pauschal auf die Stärkung der Wirtschaftskraft hingewiesen, ohne auch nur andeutungsweise zu erläutern, was darunter zu verstehen ist und wie diese Wirtschaftskraft gemessen wird. Auch angesichts der Tatsache, dass es andere, zu-frieden stellende bzw. selbst verkehrlich besser zu bewertende Trassenvarianten gibt, (Közl oder Billinger-Variante) ist ein derart massiver Eingriff in artenschutzrechtlich geschützte Bestände nicht zulässig.

Nicht berücksichtigt wurde die Zerstörung der **Bodenbiozönose** durch die geplante Maßnahme. Diese konnte somit auch nicht gewichtet und in die Abwägung eingestellt werden.

Im Weiteren haben uns die Experten des NABU Stuttgart darauf aufmerksam gemacht, dass folgende Fakten unzureichend ermittelt und somit auch nicht ordnungsgemäß abgewogen wurden:

Schwimmvögel auf dem Neckar:

Der Neckarabschnitt zwischen der Schleuse Hofen und der Schleuse Aldingen gehört zu den bedeutendsten Rastplätzen für Wasservögel in Stuttgart, was durch Daten der Wasservogelzählung, die seit 1990 systematisch vom NABU Stuttgart erhoben werden, klar belegt wird. Da die meisten Schwimmvögel offene Gewässer mit guter Rundumsicht bevorzugen, stellt jedes Bauwerk – also alles, was diese Sicht stören könnte – eine Beeinträchtigung dar. Auch während der Bauphase wird deshalb dieser Rastplatz entwertet. Diese Auswirkungen wurden nicht hinreichend ermittelt und konnten deshalb nicht in die Abwägung eingestellt werden.

Ruhe- / evtl. Schlafplätze des Kormorans:

Auf den hohen Pappeln am linken Ufer des Neckars hauptsächlich auf Höhe des Klärwerks befinden sich Rastplätze des Kormorans *Phalacrocorax carbo.*, die außerhalb der Brutzeit zumindest tagsüber regelmäßig aufgesucht werden, evtl. wird hier auch genächtigt. Es ist dies einer der wenigen Einstände des Kormorans in Stuttgart (wichtige befinden sich außer-

dem am Max-Eyth-See und am Inselbad) und einer mit einer langen Tradition (man darf das nicht mit Bereichen verwechseln, wo Kormorane kurzfristig zum Fischen einfallen).

Da Kormorane auf Störungen empfindlich reagieren, steht zu befürchten, dass dieser Rastplatz aufgegeben wird. Hierzu müssen Nacherfassungen stattfinden. Der Gutachter ist gehalten, Minimierungs- und Ausgleichmaßnahmen für diesen Konfliktfall vorzuschlagen.

Nahrungshabitat des Nachtreihers:

Für die Kleinkolonie Nachtreiher am Max-Eyth-See – es handelt sich um den EINZIGEN bekannten Brutplatz in Baden-Württemberg – stellen die Auen von Mussenbach (bzw. Holzbach) und Neckar wichtige Nahrungshabitate dar. Direkte Flüge vom Max-Eyth-See in den Mündungsbereich des Mussenbachs konnten nachgewiesen werden (Beobachtungen Michael Schmolz, NABU Stgt). Besonders bei starken Störungen am Max-Eyth-See ist dieser Bereich von hoher Bedeutung und vermutlich essentiell für den Fortbestand der Art in Stuttgart. Die Brücke würde den Lebensraum stark beeinträchtigen – vor allem während der Bauphase. Zudem wird der Anflug in diesen Bereich behindert. Verschärfend kommt hinzu, dass die L 1197 auf der D-Variante des Nordoststrings weiter gebaut würde, welche das Mussenbachtal noch mehr beeinträchtigen würde. Der Nachtreiher wurde in der Bestandserfassung nicht ermittelt, welches ein Fehler ist. Die Gefährdung dieser in Baden-Württemberg einmaligen Brutvogelart konnte somit auch nicht in die Abwägung eingestellt werden.

Rastplatz für Durchzügler:

In Ermangelung günstiger Rastplätze im Raum Stuttgart, rasten verschiedene Vögel, vor allem Limikolen, auch am betonierten Ufer des Neckars. Regelmäßig rasten Flussufer- und Waldwasserläufer. Die Rastplätze werden verlärmert und beschattet, wodurch es zu einer Beeinträchtigung dieser Vogelarten kommen könnte. Auch diesbezüglich liegt ein Fehler in der Bestandermittlung vor.

Gefährdung fliegender Vögel:

Das geplante Brückenbauwerk überspannt den Neckar in einer Höhe, welche oberhalb des Durchschnitts der flussbegleitenden Bäume liegt. Dies entspricht der Höhe ziehender und überfliegender Vögel, v.a. von Reiher, Kormoranen, Möwen, aber auch von Enten und Rallen (z.B. nächtlicher Zug von Blässhühnern). Die meisten dieser Vögel folgen direkt dem Flussverlauf knapp oberhalb der Baumwipfel. Daher befürchten wir, dass es zu Kollisionen von Vögeln mit diesem Bauwerk kommen wird, wenn diese nachts, bei schlechter Sicht (Nebel, Schneeschauer, starker Regen) oder ungünstigen Windverhältnissen ziehen.

Da es viele der angesprochenen Arten vermeiden, unter Brücken hindurch zu fliegen, steigen sie erst kurz vor dem Hindernis hoch, um es dann mit möglichst wenig Aufwand sehr niedrig zu überfliegen (eigene Beobachtungen an Lachmöwen und Graureihern). Hier besteht dann die Gefahr an Fahrzeugen, insbesondere Lkws, zu verunglücken. Auch hier erhöht sich diese mit schlechten Wetter- und Sichtverhältnissen. Da es sich meistens um größere Vögel handelt, entsteht dadurch auch eine Gefahr für den Straßenverkehr.

Die Auswirkungen der Straßenimmissionen (z.B. Staub) auf die Reproduktion von Heuschrecken wurden nicht untersucht.

Schutzgut Landschaft:

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 und die dazugehörige Straßentrasse der Fall. Es hätte im LPB dargestellt werden müssen, welche Blickbeziehung durch die Straße auf dem Damm und die neue Neckarbrücke nicht mehr möglich sind bzw. nachhaltig gestört werden. Eine Visualisierung hätte dem inzwischen üblichen Standard für Neubaumaßnahmen entsprochen. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild konnten somit nicht hinreichend beurteilt werden.

Der Effekt der Landschaftszerschneidung im Neckartal selbst wurde vom Gutachter völlig unzureichend bewertet. Eine Visualisierung der Brücke über das Neckartal wäre zur Beurteilung der Auswirkungen sinnvoll gewesen.

Klima und Luftbelastung:

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.

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 das im Neckartal gelegene Hauptklärwerk der Landeshauptstadt Stuttgart. Das ist mit folgenden, z. T. erheblichen Vorbelastungen verbunden:

- Maschinen-, Rechengerausche, Geruchsbelästigungen aus dem HKW insbesondere bei Inversionswetterlagen sowie Morgens und Abends
- Klärschlammverbrennungsanlage (fällt auch gelegentlich aus)
- Gerüche durch Zwischenlagerung von Rechengut

Eine weitere erhebliche Vorbelastung besteht durch die Müllverbrennungsanlage in Stuttgart-Münster.

Es kann diesen Ortschaften nicht zugemutet werden, dass in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft und in ihrer Hauptbelüftungsachse (Neckartal) noch eine weitere starke Emissionsquelle hinzugefügt wird und in hochwirksame klimaaktive Freiflächen eingegriffen wird derart, dass dort Flächen versiegelt und Frischluftströme unterbrochen bzw. gestört werden.

Wie bei den Lärmauswirkungen fehlen auch hier Ermittlungen der Vorbelastungen, hauptsächlich für Mühlhausen und Aldingen, Differenzkarten und Belastungskarten, die die Situation von heute und die Veränderungen durch die Planung darstellen.

Durch die räumliche Nähe der Brücke müsste mit verstärkter Nebelbildung über dem Hauptklärwerk mit Auswirkung auf Mühlhausen u. Aldingen sowie auf die Brücke selbst (Vereisung) gerechnet werden.

Wohnumfeld/Erholung:

Die Auswirkungen auf die Wohnqualität in Neckarrems und Neckargröningen durch die hohen Verkehrsbelastungen sollen durch den Bau der neuen Brücke vermindert werden. Es muss in der UVS quantifiziert werden, wie hoch die Minderung bei der Lärm- und Abgasbelastung und die städtebauliche Trennwirkung ist, wenn sich das Verkehrsaufkommen auf der bestehenden Neckarbrücke von derzeit 34.600 Kfz/Tag auf 25.500 Kfz/Tag verringert. Auch an einer Straße mit 25.000 Fahrzeugen kann nicht von einer guten Wohnqualität ausgegangen werden. Die Lärmabnahme wäre wahrscheinlich weit unter dem, was das RP ansonsten als Wahrnehmbarkeitsschwelle ansetzt.

Die Verschlechterung des Wohnumfeldes für Mühlhausen, Aldingen, Pattonville, Oeffingen, Schmiden, Hegnach sowie der Anwohner der Aldinger Straße in Kornwestheim und in Ludwigsburg hätten quantifiziert und gegen die angeblichen Wohnumfeldverbesserungen für Neckarrems und Neckargröningen abgewogen werden müssen. Selbstverständlich unter Berücksichtigung der Anzahl der jeweils betroffenen Einwohner. Besonders kritisch ist hier der Fakt zu sehen, dass der Verkehr ausgerechnet zu den Orten hingeschoben werden soll, die die meisten jungen Familien und Kinder aufweisen: Aldingen Süd und Pattonville.

Gegenüber heute würde sich auf der Westtangente bei Aldingen Süd der Verkehr fast verdoppeln. Wir halten dies den Anwohnern gegenüber für unzumutbar.

Im Erläuterungsbericht (S. 17) wird behauptet, das Westufer sei ein nur mäßig bedeutsamer Erholungsraum. Diese Darstellung ist falsch. Für bedeutsame Erholungsräume wie das Kuffental, Calendula Kräutergarten und der Sonnenhof muss mit einer erheblichen zusätzlichen Lärmbelastung gerechnet werden. Der viel benutzte Weg von der Stadtbahnhaltestelle „Hornbach“ zum Sonnenhof und zum Calendula Kräutergarten würde in Zukunft schlichtweg unzumutbar sein.

Auf Grund dieser falschen Bestandserfassung wurden keine Minimierungsvorschläge und Ausgleichsvorschläge zur Kompensation gemacht. Wir sehen darin einen Mangel in den Auslegungsunterlagen. Auch die Auswirkungen auf das Erholungsgebiet „Büchenau“ durch Verlärmung wurden quantitativ nicht erfasst. Der Gutachter hat auch für das Ostufer keine Vorschläge gemacht, wie die Verlärmung minimiert oder ausgeglichen werden könnte.

Im LPB fehlt eine genaue, nachvollziehbare Darstellung der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Schutzgütern.

Die vorgesehenen Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ungeeignet:

Grundsätzlich stellen wir hier nochmals fest, dass die Baumaßnahme von uns insgesamt abgelehnt wird. Nur hilfsweise, falls das RP trotz fehlender Planungsgrundlage und der zahlreichen Fehler in den Auslegungsunterlagen und der dadurch bedingten völlig fehlerhaften Abwägung an dieser unzulässigen Planung festhalten will, äußern wir uns zu den Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft hätten von vornherein vermindert werden können, wenn eine andere Variante gewählt worden wäre. Insbesondere eine Brücke im Bereich der bestehenden Brücke von Remseck hätte wesentlich geringere Eingriffe. (siehe Kapitel „Varianten“). Vermeidbare Eingriffe führen nach dem Naturschutzgesetz (§21 Abs.1) zur Unzulässigkeit der Maßnahme.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft hätten minimiert werden können, wenn der Ausbaustandard einer Landesstraße gewählt worden wäre und nicht der Ausbaustandard einer (halben) sehr gut ausgebauten Bundesfernstraße.

Der Gutachter stellt fest, dass die „gravierenden erheblichen Beeinträchtigungen bezüglich der Schutzgüter Naturhaushalt und Landschaft, Boden, Tiere und Pflanzen, nicht ausgleichbar sind. Es ist nicht nachvollziehbar, wie der Gutachter am Ende seines Gutachtens zu der Feststellung kommt, die Eingriffe seien durch die vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen.

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.

Lage der Ausgleichsflächen:

Ausgleichsmaßnahmen müssen in erster Linie im betroffenen Funktionsraum stattfinden. Dies wurde vom Gutachter nicht ausreichend geprüft, da der Gutachter sonst zwingend das Gebiet Tennhof für Ausgleichsmaßnahmen hätte vorschlagen müssen. Der Tennhof befindet sich im Eigentum der Öffentlichen Hand und liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Eingriffsgebiet. Es ist im Vergleich zur Eingriffsfläche als näherungsweise gleichartig anzusehen. Eine Aufwertung des Gebietes hätte einen Mehrfacheffekt bezüglich der Schutzgüter Mensch, Natur und Landschaft. Die Fläche hätte sich für die Wiederherstellung von gleichwertigen Ausgleichsmaßnahmen der Behörde aufdrängen müssen. Es ist zu vermuten, dass hier nur deshalb keine Ausgleichsmaßnahmen stattfinden sollen, da in diese Fläche beim Weiterbau des Nordoststrings eingegriffen werden müsste. Auch dies ist ein Beleg, dass das RP Etikettenschwindel betreibt und keine Landesstraßenverbindung zwischen L 1197 und L 1100 plant. Aber aus welchen Gründen auch immer: Es ist ein erheblicher Mangel der Planung, denn Tennhof nicht als Ort für Ausgleichsmaßnahmen übergangen zu haben.

Stattdessen befindet sich der überwiegende Teil der Ausgleichsmaßnahmen auf der Gemarkung Remseck, obwohl der Eingriff auf der Gemarkung Fellbach stattfindet. Ein überwiegender Teil der Ausgleichsflächen befindet sich im Eigentum eines einzigen Eigentümers. Es muss somit angenommen werden, dass allein die Eigentumsverhältnisse zur Auswahl der Flächen führten und nicht naturschutzfachliche Erwägungen. Wir halten diese Vorgehensweise für fehlerhaft. Auf dem Westufer wurden keine Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen, obwohl es hier auch möglich, notwendig und sinnvoll wäre.

Dauerhafte Pflege der Ausgleichsflächen:

Zu einer Aufwertung von Flächen kommt es nur dann, wenn die zukünftige Nutzung und Pflege der Flächen unter Naturschutzgesichtspunkten eine Verbesserung darstellt.

Die vorgesehenen Ausgleichsflächen führen nur dann zu einer dauerhaften Aufwertung der Flächen für die Natur, wenn sie auch dauerhaft gepflegt werden. Aus den Planunterlagen geht nicht hervor, ob und wie die dauerhafte Pflege sichergestellt werden soll. Denkbar wäre dies über Vertragsnaturschutz, also privatrechtliche Vereinbarungen über einen Zeitraum von mindestens 30 Jahren, durch den die Pflege abgesichert ist. Eine solche privatrechtliche Vereinbarung haben wir vergeblich in den Unterlagen gesucht. Die dauerhafte Pflege der Flächen allein der Kassenlage der öffentlichen Hand zu überlassen, kann nicht als ausreichend verbindlich angesehen werden.

Zeitpunkt der Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen:

Ausgleichsmaßnahmen sind schon vor Beginn der Baumaßnahme zu realisieren, da die Lebensräume gleich mit Beginn der Baumaßnahme vernichtet oder beeinträchtigt werden.

Minimierungsmaßnahmen:

Hilfsweise, falls das RP trotz fehlender Planungsgrundlage und der zahlreichen Fehler in den Auslegungsunterlagen und der dadurch bedingten völlig fehlerhaften Abwägung an dieser unzulässigen Planung festhalten will, schlagen wir folgende Minimierungsmaßnahmen vor:

Variantenwahl:

Eine vom Nordoststring unabhängige Abwägung der Varianten fand nicht statt, ebenso wenig eine gleichwertige Untersuchung insbesondere der naturschutzrechtlichen Belange.

Der Neubau einer Neckarbrücke im Bereich der bestehenden Remsecker Brücke (nach Kölz bzw. Billinger) wäre mit wesentlich geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, insbesondere dann, wenn er an die Ausbauparameter einer Landesstraße angepasst wäre. Die BR-Variante sollte

auch immer mit einer fast völligen Sperrung für den KfZ-Verkehr auf der bestehenden Brücke verbunden sein.

Bei der E-Variante wurde nicht untersucht, die bestehende Westtangente einzubeziehen, und den Gesamtverkehr auf die L 1197 zu legen. Bei einer niedrigen Brücke über den Neckar wäre eine Anbindung an die L 1100 einfach möglich.

Ausbauparameter:

Die Landesstraße L 1197 wird nach den Parametern einer halben normalen Autobahn gebaut. Eine Landesstraße kann deutlich schmaler gebaut werden, mit höheren Steigungen und engeren Radien. Dadurch würden sich die Eingriffe wesentlich verringern. Als Ausbauparameter wäre RQ 9,5 vollkommen ausreichend (Richtgeschwindigkeit 70 km/h). Die Westtangente Aldingen hat auch keinen größeren Querschnitt, obwohl dort bei Realisierung der Planung mehr Verkehr fließen soll.

Ausbau der Kreuzungen:

Auf den Ausbau der Kreuzungen ist zu verzichten. Engstellen im Verkehrsnetz haben einen Verkehr reduzierenden Effekt. Hilfsweise, falls das Regierungspräsidium an der unzulässigen Planung festhalten und auch den Ausbau der Kreuzungen weiter betreiben sollte, regen wir an, die Kreuzungen als Kreisverkehre mit engen Radien zu bauen. Der Innenradius sollte aufgepflastert werden mit einer ca 4 cm hohen Kante, so dass der Kreisverkehr auch vom Schwerlastverkehr befahren werden kann, die PKW aber trotzdem auf dem Außenkreis bleiben. An allen Einmündungen müssen Querungsmöglichkeiten in Form von Zebrastreifen für Fußgänger und Fahrradfahrer angelegt werden. Bei der Planung des RP kollidieren querende Fußgänger und Fahrradfahrer mit rechts- und links abbiegenden Fahrzeugen. Dem RP muss bekannt sein, dass dies ein hohes Unfallrisiko darstellt.

Ausbau der bestehenden L 1197:

Auf den Ausbau der bestehenden L 1197 ist zu verzichten.

Wanderparkplatz:

Die Neuanlage eines Parkplatzes parallel zur bestehenden L 1197 darf maximal nur so groß werden wie die Fläche, die bei Aufgabe der Parkplatzfläche am Hartwald renaturiert wird.

Lage im Gelände:

Grundsätzlich weisen wir darauf hin, dass eine Brücke im Bereich der bestehenden Brücke Remseck die Eingriffe in Natur und Landschaft wesentlich verringern würde.

Hilfsweise, falls das RP trotz fehlender Planungsgrundlage und der zahlreichen Fehler in den Auslegungsunterlagen und der dadurch bedingten völlig fehlerhaften Abwägung an dieser unzulässigen Planung festhalten sollte, machen wir weitere Varianten und Modifikationen geltend, die sich der Behörde hätte aufdrängen müssen:

Querungsmöglichkeiten:

Im unteren Bereich, wo die Trasse im Einschnitt verläuft, könnte eine Brücke über die Trasse gebaut werden. Im oberen Bereich, wo die Trasse auf einem Damm verläuft, könnte eine Unterführung gebaut werden. Damit ließen sich die unzumutbaren negativen Effekte der Zerschneidung etwas abmildern. Bei entsprechender Ausgestaltung der Brücke könnte diese auch dem Wildwechsel dienen.

Brücke nicht über Bodenseewasserversorgung:

Für Zugvögel entlang des Neckars gibt es zwei Hindernisse an gleicher Stelle: die Bodenseewasserversorgung und die neue Brücke. Dies ist besonders ungünstig. Es wäre für die Zugvögel günstiger, wenn die neue Brücke nicht über der Bodenseewasserversorgung geführt wird. Dieser Aspekt muss jedoch gegenüber den stärkeren Eingriffen in das Landschaftsbild bei getrennter Lage abgewogen werden.

Tunnel an Hangkante, niedrigere Brücke:

Bei der C1-Nordoststring-Variante war ein 150 m langer Tunnel in der Hangkante des Neckars vorgesehen. Ein Tunnel würde die Eingriffe in diesem ökologisch sensiblen Gebiet minimieren. Insbesondere für die streng geschützten Fledermausarten, die hier ihr Jagdgebiet haben, würde ein Tunnel den Tierverlust erheblich verringern.

Bei einer niedrigeren Führung der Brücke über den Neckar in Verbindung mit einem Tunnel durch die Hangkante wären die Eingriffe auch am Westufer geringer, da die Anschlussstrecke zur L 1100 kürzer wäre und kein so tiefer Einschnitt notwendig wäre.

Das Regierungspräsidium täuscht die Öffentlichkeit, wenn es die vorliegende Planung C1-Variante nennt. Die „1“ stand beim Linienbestimmungsverfahren für zwei lange Tunnel, mit einer Gesamtlänge von 580 m. Die vorgelegte L 1197-Planung hat keinen Tunnel.

Überdeckung:

Eine Überdeckung im Einschnittbereich würde den Zerschneidungseffekt verringern und die Lärmbelastung für einen Teil des Erholungsgebietes minimieren. Sollte auf diesen Vorschlag nicht eingegangen werden, muss im Einschnittbereich mindestens eine Grünbrücke angebracht werden.

Damm im oberen Bereich, Erdaushub:

Auf den Damm im oberen Bereich ist zu verzichten, dadurch wird der Eingriff vermindert. Durch höhere Steigung kann der Einschnitt im unteren Bereich verringert werden, die zu entsorgende Erdaushubmenge verringert sich. Der Erdaushub muss im Gebiet großflächig untergebracht werden, aber nicht als Dammbau für Straßenbau.

Möglich ist auch eine Unterbringung des Erdaushubs als Lärmschutzwall im Bereich von Oeffingen. Hilfsweise, falls das RP trotz fehlender Planungsgrundlage und der zahlreichen Fehler in den Auslegungsunterlagen und der dadurch bedingten völlig fehlerhaften Abwägung an dieser unzulässigen Planung festhalten will, insbesondere am Dammbau, schlagen wir vor, eine Unterführung in diesem Bereich anzulegen, um den Zerschneidungseffekt zu minimieren.

Einschnitt im gesamten Bereich:

Würde die Straße im gesamten Verlauf in einem Einschnitt verlaufen, wäre die Störung des Landschaftsbildes geringer, ebenso die Lärmbelastung für das wichtige Erholungsgebiet. Dies ist ein Widerspruch zu vorgenannter Forderung, hätte aber in den Auswirkungen ermittelt und gegeneinander abgewogen werden müssen.

Tunnel im gesamten Verlauf der Büchenau:

Die gesamte Untertunnelung des für die Landwirtschaft, die Naherholung und die Natur sehr wertvollen Bereichs der Büchenau würde die Eingriffe wesentlich minimieren.

Nördliche Zufahrt auf dem Westufer:

Ein nördlich verlaufendes Auffahrtsohr würde sich besser in die vorhandene Topographie integrieren lassen. Es wäre dann kein so tiefer Einschnitt notwendig. Außerdem könnte die Auffahrt auch als Zufahrt zum „Sonnenhof“ verwendet werden, die Sonnenhof-Erschließung könnte über einen Kreisverkehr erfolgen, eine parallele Sonnenhof-Zufahrt könnte entfallen. Dadurch würde deutlich weniger Fläche in Anspruch genommen.

Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Einzelnen:

M 1, 4.1, 4.2, 5, 8, 9, 10 Sämtliche Minimierungs-Maßnahmen im unmittelbaren Bereich der Straße sind ökologisch wertlos, unter bestimmten Gesichtspunkten sogar kontraproduktiv. So kann das Pflanzen von Hecken im Randbereich der Straße Tiere anlocken und so zu vermehrten Straßentod bei Tieren beitragen. Dies gilt nicht nur für Säugetiere, Vögel, Amphibien und Reptilien, sondern auch für Insekten. Die Pflanzen am Straßenrand sind hochgradig mit Schadstoffen belastet, so dass sich die hier nektar- und pollensammelnde Insekten vergiften können. Ein wirtschaftlicher Schaden hiervon ist für die Imker der Umgebung zu erwarten (zuzüglich zum Straßentod). Auch die Pflanzen selbst werden geschädigt, insbesondere auch durch Streusalz.

Eine nicht begrünte Böschung verliert ihre Stabilität, deshalb ist eine Böschungsbegrünung eine sowieso notwendige Maßnahme und keine Minimierungsmaßnahme.

M 1.2, 3, 9 Regenrückhaltebecken sind bautechnisch notwendig und deshalb keine Minimierungsmaßnahme. Außerdem stellt die Errichtung von Regenrückhaltebecken selbst einen Eingriff in Natur und Landschaft durch eine bauliche Maßnahme dar (§ 20 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 NatSchG).

M 2 Ein Spritzschutz muss schon aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen angelegt werden und ist keine Minimierungsmaßnahme

M 6 + 7 Die Anlage eines Wanderparkplatzes ist keine Minimierungsmaßnahme, vor allem wenn der neue Parkplatz 0,18 ha größer ist als der alte. Es ist nicht ersichtlich, ob unter Nutzungsbeschränkung ein Rückbau zu verstehen ist. Falls nicht, erhöht sich die Flächenversiegelung um 0,29 ha.

M 11 Bis aus einem (gut gedüngten) Acker eine Magerwiese entsteht, vergehen viele Jahre. Das Mähgut muss mehrmals jährlich, sofort nach der Mahd abgefahren werden. Es ist nicht ersichtlich, wie diese Maßnahme dauerhaft gewährleistet werden soll. Da die Fläche sehr klein ist, ist die Pufferfläche, in die vom Rand her Nährstoffe eingewaschen werden im Verhältnis zur Gesamtfläche sehr groß. Da die Fläche am Hangfuß liegt, ist die Gefahr, dass Nährstoffe von den oberhalb liegenden, gut gedüngten Äckern eingewaschen wird, sehr hoch. Es ist deshalb zweifelhaft, ob es auf dieser Fläche überhaupt gelingt, eine Magerwiese herzustellen, eine Aufwertung im Sinne des Naturschutzgesetzes überhaupt stattfinden kann. Eine Ausgleichsfunktion wäre damit nicht gegeben.

M 12 – 21 Obstwiesen Neuanlage und Pflege. Eine dauerhafte und fachgerechte Anlage und Pflege ist nicht gewährleistet. Die vorgeschlagenen Flächen liegen nicht im funktionalen Zusammenhang mit den Eingriffsflächen. Ein Teil der Flächen sind bisher schon gepflegt, eine Aufwertung ist nicht erkennbar. Eine dauerhafte, fachgerechte Pflege durch das RP ist nicht gewährleistet. Die derzeit im Gebiet anzutreffende Strukturvielfalt muss naturschutzfachlich positiv bewertet werden

M 22 Dauerhafte Umwandlung in Grünland ist nicht gewährleistet.

M 23 Ersatzmaßnahme Wehr Remseck.

Maßnahmen, die auf Grund der EG-Wasserrahmenrichtlinie (2000/60) sowieso notwendig wären, können nicht zu Ersatz-Maßnahmen im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsregelung herangezogen werden.

Der Umbau des Wehres mag an sich eine sinnvolle Maßnahme sein, auch wenn wenige Kilometer weiter flussaufwärts das nächste Wehr kommt. Sie steht aber in keinem funktionalen Zusammenhang mit dem vom Eingriff zerstörten Lebensraum. Da keine Eingriffe in Gewässer vorgenommen werden,

sollten auch die Ersatzmaßnahmen nicht in diesem Bereich stattfinden. Die Behörde ist gehalten, in erster Linie den gleichen Lebensraumtyp wiederherzustellen. Dies wäre auch im weiteren Umfeld der Eingriffsmaßnahme möglich. Der LPB muss dementsprechend überarbeitet werden.

Ausgleichsmaßnahmen:

Hilfsweise, falls das Regierungspräsidium an dieser unzulässigen Planung festhalten sollte, schlagen wir folgende Ausgleichsmaßnahmen vor:

Für das Gebiet „Aldinger Feld“ ist ein Biotopverbundplan aufzustellen. Seine Umsetzung und dauerhafte Betreuung ist zu gewährleisten.

Als Anregung schlagen wir folgendes vor:

Sämtliche asphaltierte landwirtschaftlichen Feldwege im Gebiet Büchenau sind in zweistreifige Wege mit Grünstreifen in der Mitte umzubauen.

Entlang der Wege und an bestimmten naturschutzfachlich festzulegenden Stellen zwischen den Feldern sind artenreiche, an den Standort angepasste Ackerrandstreifen bzw. Ackerzwischenstreifen anzulegen. Für empfehlenswert halten wir die Saatmischung „bayrische Buntbrache“. Der Landwirtschaft kann die Anlage und Pflege dieser Streifen über langfristigen Vertragsnaturschutz übergeben werden. Die Landwirte sind für die Ernteverluste langfristig zu entschädigen.

Im Hinblick auf die Wechselwirkung zu anderen Schutzgütern hätte diese Maßnahme viele positive Effekte:

- Ackerrandstreifen sind artenreiche Krautfluren, die wiederum einen großen Insektenreichtum (und Spinnenreichtum) nach sich ziehen.
- Diese bilden wiederum die Nahrungsgrundlage für zahlreiche Wirbeltiere.
- Ackerrandstreifen bilden einen wirksamen Biotopverbund.
- Die Erfahrungen, die in anderen umliegenden Gemeinden mit Ackerrandstreifen gemacht wurden, sind sehr positiv.
- Erholungssuchende erfreuen sich an blütenprächtigen Krautfluren.

An naturschutzfachlich geeigneten Stellen sind Hecken anzulegen. Sie dienen als Biotopverbundtrittsteine. Sie bieten Nahrungsgrundlage, sowie Nist- und Rastmöglichkeiten für zahlreiche Wirbeltierarten, Spinnen und Insekten. Außerdem vermindern Hecken die Wind- und Wassererosion und können als Staubschutz dienen. Ebenso dienen sie dem psychologischen Lärmschutz.

Hecken stellen eine Bereicherung der Landschaft dar und dienen somit auch der Attraktivität des Gebietes für die Naherholung.

Die Ertragsverluste für die Landwirtschaft durch Flächenverlust sind dauerhaft auszugleichen.

An naturschutzfachlich geeigneten Stellen sind kleine Teiche und Tümpel neben dem Neckar anzulegen. Diese sind neue Lebensräume für Amphibien und Insekten. Für Fledermäuse entsteht ein zusätzliches Jagdgebiet und für den Neckar entlang ziehende Vogelarten neue Raststellen. Die Feuchtgebiete sollten abgesperrt aber einsehbar sein, da sonst die Biotope vom starken Besucherdruck zerstört würden.

Auswirkungen durch den Bau:

Nur hilfsweise, falls das RP trotz fehlender Planungsgrundlage und der zahlreichen Fehler in den Auslegungsunterlagen und der dadurch bedingten fehlerhaften Abwägung an dieser unzulässigen Planung festhalten will, äußern wir uns zu den Minimierungsmaßnahmen während der Bauzeit.

Schon während der Bauzeit sind Ultraschallsender so anzubringen, dass Fledermäuse vor Hindernissen gewarnt werden.

Eine Minimierung der Auswirkungen durch den Bau der Straße kann erreicht werden, wenn der Bau außerhalb der Vegetationszeit stattfindet. Während der Bauzeit muss ein von der Bauleitung unabhängiger Umweltbeauftragter ernannt werden, der auf die Einhaltung der naturschutz- und umweltfachlichen Auflagen achtet. Der Umweltbeauftragte ist der jeweiligen zuständigen Gemeinde gegenüber rechenschaftspflichtig.

Auswirkungen des Betriebs:

Die Unterlagen enthalten keinerlei Angaben zum Schutzgut Mensch in Hinblick auf Verkehrssicherheit. Eine Abwägung zwischen den Alternativen konnte somit nicht stattfinden.

Die umliegenden wertvollen landwirtschaftlichen Flächen sind insbesondere im Dammbereich nicht gegen Unfälle mit Gefahrgut geschützt.

Auf Muschelkalk muss damit gerechnet werden, dass grundwassergefährdende Stoffe sehr schnell ins Grundwasser sickern, da der Muschelkalk sehr zerklüftet ist. Diese Gefährdung wurde nicht hinreichend untersucht, es wurden keine Kompensationsmaßnahmen vorgeschlagen.

Der Kraftfahrer wird auf Grund der breiten Straße, der geringen Steigung und der weiten Radien verleitet, deutlich über Tempo 100 zu fahren. Dadurch wird die Schwere der Verkehrsunfälle gesteigert. Es muss auch damit gerechnet werden, dass die Fahrzeuge bei Unfällen die Fahrbahn verlassen und es so zu Schädigungen für die Landwirtschaft und für die Natur (Baumbestand) kommen wird.

Der Gutachter stellt auf S. 185 fest, dass es betriebsbedingt zu keinem Schadstoffeintrag in Oberflächengewässer kommen kann. Dies ist zumindest dann der Fall, wenn ein mit wassergefährdenden Stoffen beladener LKW bei einem Unfall in den Neckar stürzt. Es genügt hierfür aber auch schon ein normaler Pkw. Auf Grund des sehr breiten Ausbausstandards der L 1197 neu muss damit gerechnet werden, dass die Straße mit überhöhter Geschwindigkeit befahren wird und die Unfallwahrscheinlichkeit dadurch zunimmt.

Folgewirkungen:

Neben den bereits erwähnten Folgewirkungen in Bezug auf weitere Straßenbaumaßnahmen und Unterhaltskosten, hätte die geplante Maßnahme noch andere Auswirkungen:

Baugebietsausweisungen:

Der LPB untersucht die Folgewirkung der Straße in Bezug auf neue Baugebietsausweisung nicht und stellt diese nicht dar. Aus der bisherigen Erfahrung in ähnlich gelagerten Fällen muss aber damit gerechnet werden, dass auch diese Maßnahme neue Baugebietsausweisungen, vor allem von Gewerbegebieten, nach sich zieht. Ein Paradebeispiel sind dafür die L 1100 und die L 1144 (Westtangente) in Aldingen. Diese Straßen waren ursprünglich auch Umfahrungsstraßen für Aldingen.

Soziale Folgewirkungen:

Es muss damit gerechnet werden, dass sich auf Grund der Verschlechterung des Wohnumfeldes in den betroffenen Gebieten die Sozialstruktur negativ ändert. Es ist ebenso bekannt, dass die Anzahl der Wohnungseinbrüche in den Gebieten höher ist, die an schnelle Verkehrswege angeschlossen sind, da es hier möglich ist, sich schnell vom Tatort zu entfernen.

Diese Folgen wurden nicht ermittelt, nicht gewichtet und konnten somit nicht in eine ordnungsgemäße Abwägung eingestellt werden.

Entlastungswirkungen:

Der LPB übernimmt die im Erläuterungsbericht falsch dargestellten Entlastungswirkungen im Straßennetz und kommt deshalb zwangsläufig zu falschen Ergebnissen. Eine nachvollziehbare qualitative und quantitative Gegenüberstellung der Be- und Entlastungen fand nicht statt, insbesondere auch nicht im Vergleich zur Variante Remseck, bzw. Kölz oder Billinger-Variante.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Gutachten erhebliche, teilweise auch nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen der Schutzgüter aufgezeigt. Im Ergebnis jedoch erweisen sich dann alle dargestellten Beeinträchtigungen auf wundersame Weise als ausgleichbar bzw. im Status eines Vollausgleiches. Im Gegensatz zu den anfänglichen Aussagen der Umweltprüfung ist diese überraschende Schlussbewertung nicht nachvollziehbar.

Lärm- und Schadstoffgutachten:

Das Lärm- und Schadstoffgutachten ist nicht nachvollziehbar und nicht überprüfbar, da nicht erkennbar ist, für welche Straßenabschnitte mit welchen Belastungszahlen gerechnet wurde. Ein unmittelbarer Vergleich mit den im Verkehrsgutachten genannten Zahlen ist nicht möglich. Es ist nicht erkennbar, welche Verkehrsmenge zu Grunde gelegt wurde, ob Spitzenbelastungen berechnet wurden, oder Durchschnittswerte einschließlich Wochenende. In verschiedenen Gutachten wird mit verschiedenen Werten für verschiedene Streckenabschnitte berechnet: DTVw (Mo-Fr), DTVw (Mo-Sa), DTV (Mo-So). Die in den beiden o.g. Gutachten angegebenen Verkehrswerte weichen deutlich von den Werten des Verkehrsgutachters ab. Die Ergebnisse der Gutachten sind somit nicht nachvollziehbar.

Es ist nicht erkennbar, mit welchem LKW-Anteil auf welchem Streckenabschnitt gerechnet wurde. Wir gehen davon aus, dass die neue Neckarquerung die vom RP gewünschte überregionale Bedeutung im Verkehrsgeschehen bekommt, so wie dies inzwischen bei der Waiblinger Westumfahrung eingetreten ist. Es muss deshalb mit einer deutlichen Zunahme beim LKW-Verkehr, insbesondere nachts, gerechnet werden, da Fernverkehr eine andere Tagesganglinie hat, als lokaler Verkehr, der derzeit die Aldinger Westtangente nutzt. Aus dem Gutachten geht nicht hervor, mit welchem Ziel- und Quellverkehrsanteil und mit welchem Durchgangsverkehrsanteil gerechnet wurde. Es ist nicht erkennbar, ob die spezielle Problematik des nächtlichen LKW-Mautfluchtverkehrs in den Nacht-Lärmwerten Berücksichtigung fand. Es wurden keine Angaben über die zu Grunde gelegte Flottenzusammensetzung bezüglich EURO-Norm gemacht. Dies muss auch vor dem Hintergrund bemängelt werden, da der Zeitpunkt der Realisierung der Planung völlig offen, der Prognosehorizont der Gutachten aber das Jahr 2020 ist. Sollte die Brücke wie vom RP geplant bereits 2010 in Betrieb gehen, wären die Abgasbelastungen wegen der geringeren Flottendurchdringung von hocheffizienten Schadstoffklassen wesentlich höher als prognostiziert.

Ebenso wenig ist erkennbar mit welchen Geschwindigkeiten gerechnet wurde.

Es ist nicht erkennbar, ob in der Lärmbelastung auch Extremwerte z.B. nasse Fahrbahn oder schlechter Fahrbahnbelag (sehr wahrscheinlich im Jahr 2020, wegen angespannter Haushaltslage der öffentlichen Haushalte) berücksichtigt wurde.

Im Lärm- und Schadstoffgutachten wurde die Ist-Situation nicht dargestellt. Es ist somit nicht erkennbar, welche Be- bzw. Entlastungen auf welchen Streckenabschnitten zu erwarten sind. Eine zusammenfassende Bilanzierung fehlt völlig. Es ist nicht erkennbar, wie viele Menschen entlastet werden und wie viele Menschen zusätzlich belastet werden, in welcher Höhe diese Belastung stattfinden würde, und das in Bezug auf die unterschiedlichen Varianten.

Nach den vorgelegten Unterlagen muss davon ausgegangen werden, dass insbesondere die Belastungen für Aldingen-Süd bzw. -West wesentlich zunehmen. Betroffen sind vor allem die Bewohner, die direkt an der Westtangente wohnen. Erschwerend kommt hinzu, dass es sich um ein Gebiet handelt, in dem sehr viele Kinder wohnen. Entlastungen wird es im Wesentlichen nur für das Wohngebiet am Schlossberg geben. Die Häuser des Schlossberges liegen zum Großteil nicht unmittelbar an der L

1197, die Anzahl der „Planungs-Nutznießer“ ist wesentlich niedriger. Die Abwägung zwischen zusätzlicher Belastung in Aldingen-Süd und Entlastung am Schlossberg ist derart fehlerhaft, dass fast schon angenommen werden muss, dass sachfremde, nicht in die Abwägung eingestellte Gründe eine wichtige Rolle bei der Entscheidung gespielt haben könnten.

Aber selbst am Schlossberg entlang (alte L 1197) wird es nur dann zu den prognostizierten Entlastungen kommen, wenn die Durchfahrt für den Verkehr dort durch verkehrslenkende Maßnahmen oder durch Straßenrückbau unattraktiv gemacht wird. Diese Maßnahmen müssten dann aber bereits im Planfeststellungsbeschluss mit festgelegt werden. Diese Maßnahmen könnten auch unabhängig von der Planung der L 1197 Neckarquerung realisiert werden und würden auch ohne diese Entlastungen für Remseck bringen.

Spürbare Entlastungen an andern Streckenabschnitten sind – mit Ausnahme vielleicht bei der L 1100, wobei in diesem Bereich die Prognosen der Gutachter wenig glaubhaft scheinen, nicht erkennbar, da die Verkehrsabnahme zu gering ist. Wahrscheinlich sind die Differenzen auch nicht signifikant, d.h. das Verkehrsgutachten täuscht eine Genauigkeit der Prognosen vor, die es nicht leisten kann.

Außerdem geben wir zu bedenken, dass bei einer Verkehrsmenge über einer bestimmten Schwelle, wenn die Fahrzeuge langsamer fahren, die Lärmbelastung geringer ist, als bei einer kleineren Verkehrsmenge, bei der schneller gefahren werden kann.

Die Auslegungsunterlagen enthalten nur die allgemeine Aussage, dass die zusätzlichen Verkehrsbelastungen für die Städte Fellbach, Kornwestheim, Stuttgart und Waiblingen geringer einzuschätzen seien, im Vergleich zu den Nachteilen für die Stadt Remseck, falls die Brücke nicht gebaut würde. Diese Aussage ist aus den Verkehrszahlen nicht nachvollziehbar, dies auch angesichts der Tatsache, dass Aldingen ein Stadtteil von Remseck ist, was dem RP bekannt sein sollte.

Eine Bilanzierung der Immissionsbelastungen wäre schon auf Grund der festgestellten „räumlich weit reichenden Verkehrswirkungen der neuen Neckarquerung“ geboten gewesen. Die zu erwartenden Auswirkungen von Verkehrszunahmen auf Straßenabschnitten, die von der Baumaßnahme nicht betroffen sind, aber in unmittelbarem Zusammenhang mit der Baumaßnahme stehen, hätten untersucht und gewichtet werden müssen.

Wir gehen davon aus, dass die verkehrlichen Auswirkungen deutlich weiträumiger sind, als von den Gutachtern angenommen. Beispielhaft wird es zu einer Verkehrszunahme auf der B 29 im Remstal kommen und damit auch zu einer höheren Lärm- und Schadstoffbelastung im Remstal. Schwerpunktmäßig hätte eine Schadstoffberechnung für die Gebiete vorgelegt werden müssen, wo die Belastungen schon heute über den zulässigen Grenzwerten liegen.

Es fehlt eine Darstellung der flächenhaften Verbreitung der Schadstoffbelastung. Da die Verkehrsmenge im Raum insgesamt zunimmt, wird auch die Grundbelastung (Hintergrundbelastung) im gesamten Raum zunehmen. Zu dieser Problematik schweigt das Gutachten.

Die alleinige Fixierung auf Schadstoff-Grenzwerte wird dem Problem nicht gerecht, da Grenzwerte keine von unten aufzufüllenden Markierungen darstellen.

Im Lärmgutachten fehlt ein Hinweis auf das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005. Danach kommt den **„ruhigen Gebieten eines Ballungsraumes“** als Anwendungsbereich dieses Gesetzes eine herausgehobene Bedeutung zu. Ein Ziel der in diesem Gesetz vorgesehenen Maßnahmen soll letztlich sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.“ Es ist gerade Ziel der EG Umgebungsrichtlinie, dass es nicht an einer Stelle lauter wird, wenn man es an einer anderen Stelle leiser macht. (der Beweis, dass dies tatsächlich eintritt, bleibt das Gutachten schuldig). Demzufolge hätte die Umweltprüfung auch das Bestehen von Ruhe als schützenswertes Gut behandeln müssen. Stattdessen steht das Auffüllen eines noch „zulässigen“ Lärmniveaus im Mittelpunkt der Betrachtung, die vorrangig der **Erhaltung von Ruhe** gewidmet sein sollte. In bisher unbelasteten Gebieten, die heute der Naherholung und der Frei-

zeitgestaltung dienen wird durch die Trassenführung der Lärmpegel um bis zu 14 dB(A) gesteigert (Neckarradweg), was der 25-fachen Schalleistung entspricht.

Die im Lärmgutachten vorgeschlagenen Schallschutzfenster (passive Lärmschutzmaßnahmen) für die oberen Stockwerke der von Lärmgrenzwertüberschreitung betroffenen Gebäude vermindern die Wohnqualität erheblich, da diese Fenster nicht geöffnet werden dürfen, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen. Angesichts der sehr hohen Wahrscheinlichkeit, dass die Anzahl der extrem heißen Sommernächte in unseren Breitengraden zunehmen werden, muss dies umso schwerwiegender gewichtet werden. Erschwerend kommt hinzu, dass häufig auch die Luftfeuchtigkeit im Neckartal sehr hoch ist (tropische Nächte).

Damit Lärmauswirkungen von Straßenplanungen auch von Nichtfachleuten beurteilt werden können, sind Lärmdifferenzkarten notwendig. Wir bedauern es, dass sich das RP trotz Aufforderung geweigert hat, Lärmdifferenzkarten vorzulegen. Behörden sind durchaus gehalten, Planungsunterlagen in anschaulicher und nachvollziehbarer Fassung auszugeben, damit auch einem Laien es ermöglicht wird, die Auswirkungen der Planung auf seinen Wohnort und sein Wohnumfeld zu erkennen. Das RP hat diesem Grundsatz zuwidergehandelt und war auch nicht bereit, trotz Aufforderung, den Fehler zu korrigieren.

Auf den Lärmkarten ist eine Abstufung zwischen den Isophonen von maximal 3 dB zu fordern. Dem werden die veröffentlichten Lärmkarten nicht gerecht. Sie sind deshalb nicht zur Beurteilung der Auswirkungen der Maßnahme zu gebrauchen. Auch bei den Schadstoffuntersuchungen sind die Darstellungen der Karten wenig brauchbar, um die Folgen abzuschätzen. Beide Gutachten sind einseitig auf die Überprüfung der Einhaltung von Grenzwerten ausgelegt.

Völlig unzureichend ermittelt wurden die Auswirkungen der Lärmbelastungen für den Erholungsraum. Es wurde nicht quantitativ ermittelt, wie viele Menschen ihre Gärten nicht mehr zu Erholung nutzen können. Es wurde nicht ermittelt, wie viele Erholungssuchende wegen der Verlärmung ihr Naherholungsgebiet verlieren. Über die Auswirkungen der Lärmbelastung auf den TV Oeffingen schweigt sich das Gutachten ebenso aus wie bezüglich der Auswirkungen der Schadstoffe auf die Sporttreibenden. Diese Auswirkungen können somit nicht gewichtet und nicht in die Abwägung einbezogen werden.

Die Variante Remseck wurde nicht im Hinblick auf eine Gesamtbilanz der Lärm- und Schadstoffbelastungen untersucht. Wir fordern, auch für die Variante Kölz-Brücke und Billinger-Brücke eine Gesamtlärm- und Gesamtschadstoffbilanz vorzulegen.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass je höher die Verkehrsmenge im gesamten Raum, desto höher die Lärm- und Schadstoffbelastung.

Die Darstellungen der Belastungswerte variiert zwischen den einzelnen Varianten, wodurch eine Vergleichbarkeit erschwert wird. Wir wollen in diesem Fall keine bewusste Irreführung unterstellen.

Der Gutachter hat keine Minimierungsvorschläge gemacht, wie die Lärm- und Abgasbelastung gesenkt werden könnte.

Hilfsweise, falls das Regierungspräsidium an dieser unzulässigen Planung festhalten sollte, schlagen wir folgende Minimierungsmaßnahmen vor:

Um die Lärm- und Abgasbelastung für Aldingen zu senken, könnten im Planfeststellungsbeschluss auf der Westtangente von Aldingen folgende Nebenbestimmungen festgelegt werden:

- ein Tempolimit von 40 festgelegt werden;
- ein LKW-Nachtfahrverbot erlassen werden;
- eine LKW-Tonnagenbeschränkung erlassen werden.

Um die Lärmbelastung zu senken:

- Schallschutzmaßnahmen auf der Brücke vergleichbar mit der B14-Brücke in Heslach;
- Schallschutzmaßnahmen für den Fugenbereich der Brücke.

Exkurs:

Die **Verkehrslärmschutzverordnung** (16. BImSchV) sieht für den Bau neuer Straßen und für wesentliche Änderungen bestehender Straßen folgende verbindliche Immissionsgrenzwerte vor:

Siedlungsgebiet	Grenzwerte dB(A)	
	tags	nachts
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altersheime	57	48
reines und allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlergebiet	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiet	64	54
Gewerbegebiet	69	59

Schlafen ohne Störungen können die meisten Menschen, wenn es im Schlafzimmer unter 30 dB(A) bleibt und einzelne Geräusche leiser als 45 dB(A) sind. Ist es tags draußen lauter als 55 dB(A), ist zunehmend mit Beeinträchtigungen zu rechnen. Die Weltgesundheitsorganisation WHO empfiehlt als Richtwert für den vorbeugenden Gesundheitsschutz im Freien in Wohngebieten einen Mittelungspegel von höchstens 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts und in Wohn- und Schlafräumen innen höchstens 35 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts. Auch die Gesundheitsministerkonferenz der Bundesländer hält in allgemeinen Wohngebieten im Außen –und Hausnahbereich einen Verkehrslärmpegel von höchstens 55 dB(A) (Mittelungspegel tags) und 45 dB(A) (Mittelungspegel nachts), in Aufenthaltsräumen des Hausinnenbereiches von höchstens 35 dB(A) (Mittelungspegel tags) und 30 dB(A) (Mittelungspegel nachts) für tolerabel. (67.Gesundheitsministerkonferenz, 1994). Die Gesundheitsministerkonferenz begründet ihre Forderung mit den Erkenntnissen zum verkehrslärmbedingten Herzinfarktisiko.

Das Regierungspräsidium behauptet, dass die Schwelle der Wahrnehmbarkeit von Lärmveränderungen bei 3 dB liege. Es ist dann aber doch erstaunlich, wieso der Unterschied zwischen Krankenhäusern und Wohngebieten bei nur zwei dB liegt, obwohl der Unterschied doch angeblich gar nicht wahrnehmbar sei.

Exkurs über die gesundheitlichen Auswirkungen von Luftschadstoffen:

Stickstoffdioxid schädigt die Bronchien und die Lunge und schwächt das Immunsystem. Stäube verursachen je nach Größe und Zusammensetzung Lungenfunktionsstörungen sowie eine Verstärkung allergischer Reaktionen. Ozon bewirkt neben den subjektiven Beeinträchtigungen wie Kopfschmerzen, Husten und Tränenreiz Lungenentzündungen. Darüber hinaus wird Benzol als Krebsrisiko und als Stoff mit erbgutveränderndem Potenzial eingestuft. Besonders sollte man hierbei die Stäube beachten. Feinstaub wird meist durch zwei Kenngrößen beschrieben. PM 10 beschreibt alle Staubteilchen, die kleiner als 10 Mikrometer sind (PM, particular matter). PM 2.5 beschreibt die Teilchen, deren Durchmesser kleiner ist als 2,5 Mikrometer. Je kleiner ein Staubpartikel ist, desto tiefer kann es in die Lunge eindringen. Von ganz kleinen Teilchen, nimmt man an, dass sie ins Blut gelangen können, ja sogar die Blut/Gehirnschranke überwinden können. Feinstaub verursacht ein breites Spektrum an bekannten Auswirkungen auf die Gesundheit. Es beginnt mit leichten Auswirkungen wie der Verstärkung von Symptomen bei Erkrankungen der Atemwege. Die Entwicklung der Lunge kann bei Kindern beeinflusst werden und Feinstaub verschlimmert Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Es führt zu einer Zunahme von Mittelohrentzündungen bei Kindern. In zahlreichen Untersuchungen wurde die Wirkung von Feinstaub auf die Zunahme der Sterbefälle, verursacht durch Lungen- und Atemwegser-

krankungen, untersucht. Es ist wichtig zu betonen, dass die beschriebenen Auswirkungen bei allen Feinstaub-Konzentrationen beobachtet werden. Es gibt keinen Belastungswert, unter dem Feinstaub harmlos ist. Selbst in sauberen Umgebungen führt eine kleine Zunahme der Luftverschmutzung zum Anstieg von Krankheitssymptomen und Mortalität.

Laut einer Pressemitteilung der WHO (Pressemitteilung EURO/08/05, Berlin, Kopenhagen, Rom, 14. April 2005) verkürzt sich durch die Feinstaubbelastung der Luft die durchschnittliche Lebenserwartung in der Europäischen Union (EU) um 8,6 und in Deutschland sogar um 10,2 Monate (Zahlen für 2000). 40.000 Menschen sterben in der Schweiz, Frankreich und Österreich jährlich an den Folgen der Luftverschmutzung. 40.000 Menschen - das entspricht in diesen drei Ländern sechs Prozent der Todesfälle. Für die Hälfte dieser Opfer ist der Verkehr verantwortlich. Es sterben also mehr Menschen an verkehrsbedingter Luftverschmutzung als bei Verkehrsunfällen. Der Verkehr - dies die weiteren Erkenntnisse der WHO-Studie - verursacht in den drei Ländern pro Jahr außerdem 25.000 chronische Bronchitis-Erkrankungen bei Erwachsenen, 290.000 Fälle von Bronchitis bei Kindern, über eine halbe Million Asthma-Anfälle und über 16 Millionen Personentage mit eingeschränkter Aktivität in Beruf oder Freizeit. Wissenschaftliche Befunde zeigen auf einen Anstieg der Todesraten, der auf Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen durch Feinstaub zurückgeht. Selbst ein kurzfristiger Anstieg der Feinstaubkonzentration erhöht das Risiko einer Akuteinweisung in ein Krankenhaus aufgrund von Herz-Kreislauf- oder Atemwegsbeschwerden.

Eine weitere Studie "Alpea II" bringt ergänzende Erkenntnisse über die Wirkung der Feinpartikel und der gasförmigen Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Schwefeldioxid (SO₂), Kohlenmonoxid (CO) und Ozon. Die europäische Studie zeigt, dass erhöhte Schadstoffkonzentrationen in der Luft ganz klar eine erhöhte Sterberate zur Folge haben. Auch die Krankenhauseinweisungen häufen sich, wenn sich die Schadstoffe in der Atemluft anreichern, was beispielsweise bei einer wetterbedingten Inversionslage der Fall ist. Die Luftverschmutzung fordert unter den älteren Menschen am meisten Opfer, doch auch bei den jüngeren häufen sich die Todesfälle und Krankenhauseinweisungen bei erhöhter Schadstoffkonzentration ebenfalls.

Lungenentzündungen und schwere Bronchitis werden oft ausgelöst oder verstärkt durch belastete Außenluft. Bei einer Zunahme der Schadstoffe kommt es auch gehäuft zu Herzrhythmusstörungen, Herzinfarkten und Hirnschlägen." Alpea II" liefert präzise Zahlen. So konnten die Wissenschaftler europaweit nachweisen, dass ein Anstieg der PM₁₀-Konzentration in der Atemluft um 10 Mikrogramm pro Kubikmeter eine Zunahme der Todesfälle um 0,5 Prozent bewirkt.

In einer unlängst von der WHO veröffentlichten Studie zu umweltbedingten Krankheiten bei Kindern wurde festgestellt, dass jährlich bis zu 13 000 Todesfälle bei Kindern im Alter von 0-4 Jahren in den 52 europäischen Mitgliedstaaten der WHO auf die Feinstaubbelastung in der Außenluft zurückzuführen sind. Es wird häufig vergessen, dass es schon immer Länder gab, die wesentlich strengere Luftreinhaltevorschriften hatten als Deutschland. Norwegen, Schweden und die Schweiz verfügen beispielsweise über eine Luftreinhalteverordnung, die als eine der strengsten der Welt gilt. Der Stickstoffdioxidwert wurde dort schon vor 20 Jahren auf 30 µg/m³ im Jahresmittel festgelegt und unterschreitet damit immer noch die aktuellen EU-Grenzwerte. Der gesetzliche Ozongrenzwert des Schweizerischen Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft liegt bei 120 µg/m³ (1-h-Wert) und darf höchstens einmal pro Jahr überschritten werden. Der EU-Grenzwert sieht erste Regelungen ab 180 µg/m³ vor.

Unabhängig von Grenzwertregelungen und messtechnischen Umstellungen steigt die Ozonbelastung in Deutschland. Das ozonreiche Jahr 2000 wurde von dem ozonreicheren Jahr 2001 übertroffen. Die höchsten Belastungen traten im Juli und August auf. Die Spitzenkonzentrationen wurden in Baden-Württemberg mit 298 µg/m³ (Plochingen) registriert. Die Jahre 2003 und 2006 sind hierbei noch gar nicht berücksichtigt. Man geht davon aus, dass rund 20 Prozent der Bevölkerung unter den hohen Ozonbelastungen leiden. Die gesundheitlichen Beeinträchtigungen reichen von Kopfschmerzen und Atembeschwerden bis zu Lungenfunktionsstörungen. Aus medizinischer Sicht liegt der Richtwert für eine Kurzzeitbelastung (1/2-h-Wert) bei 120 µg/m³ (VDI Richtlinie 2310). Dabei treten bereits bei Werten zwischen 160 µg/m³ und 240 µg/m³ Veränderungen der Lungenfunktionsparameter auf.

Anlage 2

Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau der L1197 Neckarquerung

erarbeitet von
Rudolf Pfeleiderer
Florian-Geyer-Str. 8, 70499 Stuttgart Tel.: 0711 881597
eMail: Pfeleiderer.Stuttgart@t-online.de

1. Planunterlagen

Vom 4.9. bis 4.10.06 lagen die Planunterlagen aus, die auch auf CD-ROM verfügbar sind.

In dieser Stellungnahme, die Teil der Stellungnahme der ARGE Nord-Ost e.V. und der Umweltverbände ist, wird unter anderem auf die folgenden Planunterlagen Bezug genommen:

- Erläuterungsbericht (EB), Pressel Molnar Ingenieurgesellschaft, 14.07.2006
- Verkehrsuntersuchung (VU) Neckarquerung im Zuge der L 1197, BS Ingenieure, Ludwigsburg, Juni 2006

Diese Stellungnahme ist eine aktualisierte Version der bereits im Vorverfahren abgegebenen Stellungnahme (13.01.06)

2. Zusammenfassung

Die vorliegenden Planunterlagen zum Projekt L 1197 Neckarquerung sind zur Beurteilung des Projekts unbrauchbar. Das Verkehrsgutachten ist nicht überprüfbar und nicht nachvollziehbar, da es im Wesentlichen nur die Ergebnisse enthält. Es muss davon ausgegangen werden, dass mit einem reinen Umlegungsmodell gerechnet wurde, welches grundlegend falsch ist. (Dennoch weisen wir darauf hin, dass die Angabe des Vertrauensintervalls für die Prognosegenauigkeit fehlt. Die Zahlen spiegeln eine Genauigkeit vor, die völlig illusorisch ist.)

Eine ganz wesentliche verkehrliche Wirkung des Straßenbaus ist nicht dargestellt, nämlich der durch das geplante Projekt „induzierter Verkehr“ (sprachlich besser wäre der Begriff „Neuverkehr“). 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.

Für die Entscheidungsfindung ist ein angemessenes Einstellen der verkehrlichen Wirkungen des Projekts, insbesondere des „induzierten Verkehrs“ und seiner Wirkungen unabdinglich. In diesem Zusammenhang stellt auch ein unhinterfragtes Berufen auf bisher verwendete Prognosemethoden eine Ermessensfehlentscheidung dar, da die verwendeten Prognosemethoden nicht geeignet sind, die tatsächlichen, empirisch nachgewiesenen und zu erwartenden Folgen des „induzierten Verkehrs“ abzubilden.

Das Regierungspräsidium 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. Dieser Tatbestand wird bei der vorliegenden Planung missachtet.

Das Verkehrsgutachten legt den „natürlichen“ Verkehrszuwachs im Null-Fall auf das Straßennetz um, ohne die Kapazitäten des bestehenden Straßennetzes zu berücksichtigen. Dadurch kommt es zu Fantasiebelastungen auf einzelnen Streckenabschnitten im Null-Fall.

Die „natürliche“ Verringerung des Verkehrs sollte durch flankierende Maßnahmen gefördert werden.

Der vorliegende Plan ist Teil eines Plans für eine Autobahn (Nordoststring). Für den Fall, dass die Planung nicht eingestellt wird, wird gefordert die verkehrlichen Auswirkungen der gesamten Planung vorzulegen.

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

3. Der vorgelegte Plan ist Teil einer Autobahnplanung, Trassierung

Bei den Informationsveranstaltungen in Remseck, Fellbach und Waiblingen im September 2006 versuchte die Straßenbauverwaltung den Eindruck zu erwecken, man wolle nichts anderes als eine Landesstraße bauen und die Planung wäre unabhängig vom Nordoststring.

Jedermann weiß, dass dies nicht so ist. Es steht auch klar im Erläuterungsbericht auf Seite 23: Der RQ 15,5 könnte zukünftig als eine Richtungsfahrbahn in einen 2-bahnigen Nordoststring integriert werden.

Man kann aus den Planunterlagen Schlüsse auf die Trassierung der endgültigen Nordoststring-Planung ziehen. Nach RAS-Q 96 gibt es drei verschiedene 4-streifige Querschnitte:

RQ 20: kein Seitenstreifen, Fahrbahnbreite 7,50 m
RQ 26: "schmale" Autobahn, Fahrbahnbreite 10,00 m
RQ 29,5: normale Autobahn, Fahrbahnbreite 11,50 m

Vollständigkeitshalber wird hier noch der zukünftige Querschnitt RQ 31 nach den zur Zeit erst im Entwurf vorliegenden RAA erwähnt:

Die Fahrbahnbreite von 11,50 m des RQ 15,5 entspricht genau dem breitest möglichen Querschnitt, nämlich dem einer normalen Autobahn. Der 3-streifige Querschnitt RQ 15,5 kann mit nichts anderem begründet werden, als dass die Straße später in einen Autobahnquerschnitt integriert werden kann. Es handelt sich im Übrigen gar nicht um einen echten b2+1-Querschnitt. Bei diesem Querschnitt wechselt der Überholstreifen. Nach den Planunterlagen steht der Überholstreifen durchgehend der Fahrtrichtung nach Osten zur Verfügung. Das heißt, es gibt in der anderen Fahrtrichtung keine Überholmöglichkeit. Das wäre angesichts des nur etwa 1,6 km langen dreistreifigen Abschnitts auch nicht sinnvoll.

Die Steigung liegt mit 3,8 % knapp unter 4 %, der maximalen Steigung, die eine Autobahn haben darf, auf der ohne Tempolimit (Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 120$ km/h) gefahren werden kann. Quelle: RAS-L, Tabelle 9. Anmerkung: Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 120$ km/h ist die höchst mögliche Entwurfsgeschwindigkeit und bedeutet, dass ohne Tempolimit gefahren werden kann.

Auf Seite 21 des EB steht dagegen, dass für die Hauptstrecke zwischen Anschlussrampe L 1100 und dem Anschluss L 1197 alt eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 80$ km/h entsprechend der Straßenfunktion (Kategorie A II) zugrunde gelegt sei. Dies steht im Widerspruch zur Trassierung. Dieser Widerspruch sollte aufgeklärt werden. Zu $V_e = 80$ km/h gehört laut RAS-L eine maximale Steigung von 6 %, wodurch die Brücke niedriger gelegt werden könnte und der Einschnitt in die Hangkante des Neckars geringer wäre und auch weniger Massenausgleich erforderlich wäre.

Auch der gewählte Kurvenradius von $R = 1000$ m entspricht $V_e = 120$ km/h. Nach RAS L, Tabelle 5 beträgt bei $V_e = 120$ km/h der Kurvenmindestradius $R = 720$ m (in Zukunft 900 m nach RAA). Beim Übergang auf das vorhandene Straßennetz (L 1197 alt) wurde ein kleinerer Radius von $R = 400$ m gewählt. Es wäre sachdienlich gewesen, wenn dies erklärt worden wäre. Vielleicht wurde es aus

Gründen der Verkehrssicherheit gemacht. Der Übergang darf nicht zu abrupt sein. Siehe das Diagramm auf Seite 14 der RAS-L. Bei Verwirklichung des Nordoststrings würde die Straße in diesem Abschnitt anders verlaufen. Es muss vermutet werden, dass der Grund dafür ist, warum hier ein engerer Radius gewählt wurde, dass dieser Abschnitt nicht autobahnkompatibel sein muss.

Im Gegensatz zur Steigung kann der Kurvenradius zu einem späteren Zeitpunkt ohne großen Aufwand auf $R = 720$ m (oder $R = 900$ m) vergrößert werden.

Das heißt, die jetzt vorliegende Planung bis ungefähr zum Baukilometer 1+800 ist nichts anderes als ein Teil einer normalen Autobahn, auf der ohne Tempolimit gefahren werden kann. Es muss davon ausgegangen werden, dass beim RP die vollständige Planung bereits vorliegt.

Dass diese Planung nicht bekannt gemacht wird, muss als Täuschung der Öffentlichkeit angesehen werden. Für den Fall, dass die Planung der Neckarquerung nicht aufgegeben wird, wird gefordert, die vollständige Autobahnplanung zumindest nachrichtlich im Rahmen eines neuen Planfeststellungsverfahrens zu veröffentlichen.

Anmerkung: Der Kuppenradius am höchsten Punkt beträgt nur $H = 2200$ m. (Diese Stelle liegt im Bereich des vorhandenen Straßennetzes). Nach Tabelle 10 der RAS L entspricht dies einer Entwurfsgeschwindigkeit von etwas weniger als $V_e = 60$ km/h und steht damit im Widerspruch zu der Angabe auf Seite 21 des EB wonach dort $V_e = 70$ km/h gilt. Es wäre sachdienlich gewesen, wenn die ganze Trassierung, insbesondere der Übergang von der Autobahntrassierung auf das vorhandene Straßennetz im EB begründet worden wäre.

Wenn das RP den größtmöglichen Querschnitt und die größtmögliche Entwurfsgeschwindigkeit wählt, so steht es damit im Widerspruch zu dem was die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) in der Schrift „Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demographischen Wandels, Ausgabe 2006“, empfiehlt. Darin steht:

Überprüfung der Entwurfskriterien sowie der baulichen Standards bzw. Unterhaltungsstandards

Auf Grund der künftig veränderten Nachfragestruktur und vor dem Hintergrund des o.g. Finanzierungsproblems wird es erforderlich, die Kriterien für den Entwurf und die Gestaltung von Infrastrukturanlagen zu überprüfen. Das heißt, dass

- Entwurfskriterien wie die Entwurfsgeschwindigkeit nach RAS-L oder mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit nach RAS-N,
- bauliche Standards für den Neubau- und Ausbau von Straßen sowie
- Unterhaltungsstandards von Straßen

kritisch zu hinterfragen sind.

4. Der Verkehr wird weniger, außer dort, wo neue Straßen gebaut werden

In der Verkehrsuntersuchung sind auf Seite 13 Prognosen für das Jahr 2015 differenziert für verschiedene Querschnitte angegeben. Danach ist zwischen 2005 und 2015 mit angeblichen Verkehrszuwächsen zwischen 3,2 % und 29,9 % zu rechnen. Diese Prognosen haben offensichtlich nichts mit der Realität zu tun und wurden erfunden, um einen überzogenen, unzeitgemäßen Straßenbau zu rechtfertigen.

Der Pillenknick ist auf der Straße angekommen, aber die Straßenbauverwaltung ignoriert es

Die Verkehrsentwicklung stagniert seit einigen Jahren auch in der Region Stuttgart. In den nächsten 10 – 20 Jahren wird die Verkehrsleistung auch im Planungsgebiet zurückgehen. An vielen automati-

schen Messstellen ist der Verkehr rückläufig, dies ist dem RP bekannt. Nicht nachvollziehbar ist deshalb die Prognose der Gutachter, dass der Verkehr bis 2020 um 20 % zunehmen würde.

Die Verkehrsuntersuchung befasst sich detailliert mit den Daten, die von Dauerzählstellen bekannt sind (Seiten 4 bis 7). Es muss an dieser Stelle die Frage gestellt werden, warum die Verkehrsentwicklung an diesen Dauerzählstellen nicht grafisch dargestellt worden ist. Die Antwort auf diese Frage ist einfach: Eine wesentliche Rechtfertigung des Straßenbaus wäre zusammengebrochen.

Beispielhaft ist hier die Entwicklung an 9 Zählstellen (fast dieselbe Auswahl wie Seite 5 der Verkehrsuntersuchung) dargestellt. Siehe Anhang. Dort findet sich auch eine Interpretation der Diagramme. Die Diagramme beginnen 2002, da uns keine älteren Daten zur Verfügung stehen.

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 früheren Prognosen – nicht in diesem Umfang weiter. Beispielsweise ist der Schwerverkehr auf der B27 bei Kornwestheim seit 2002 praktisch gleich geblieben. Der Anstieg im Jahr 2005 ist offensichtlich der Mautfluchteffekt. Siehe Anhang.

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.

Eine wichtige aktuelle Veröffentlichung sind die „**Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demographischen Wandels, Ausgabe 2006**“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Köln (FGSV). Darin steht unter anderem:

Bezüglich des Volumens der Verkehrsnachfrage ist auf lange Sicht von einer Nachfragestagnation bis hin zu einem Rückgang auszugehen, ...

5. 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. 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 Förder- volumen von aktuell 75 Mio. auf 65 Mio. Fass sinken, erwartet Simmons. Zugleich ziehe die Nachfrage rapide an.

Die Stuttgarter Zeitung widmete dem Thema am 24.08.06 die ganze erste Seite des Wirtschaftsteils sowie eine ganze Spalte auf Seite 1 („Die Ölvorräte sind begrenzt“). Unter anderem wird das Hamburgerische Weltwirtschaftsinstitut (HWWI) folgendermaßen zitiert:

Literpreise von fünf Euro und mehr lassen private und gewerbliche Langstreckentransporte zu puren Luxusveranstaltungen werden.

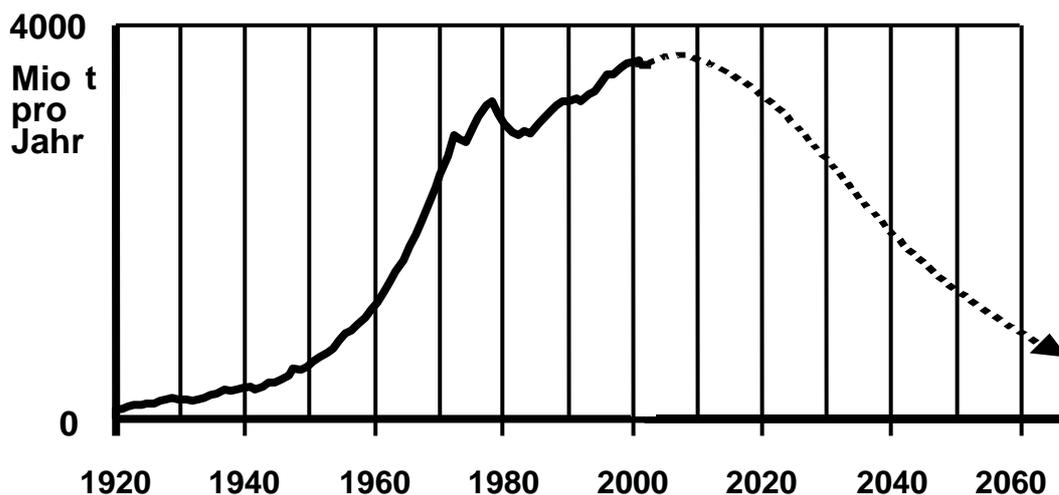
Man muss sich die Frage vorlegen, wie jemand unter diesen Bedingungen noch Projekte plant, die zu mehr Ölverbrauch führen.

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 technische Verbesserungen oder Neuerungen die heutigen Verkehrsströme aufrechterhalten 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.

Falls das Projekt nicht aufgegeben wird, wird gefordert, eine Prognose mit einem Zeithorizont entsprechend der angenommenen gesamten Lebensdauer des Projekts und unter Berücksichtigung der genannten Fakten (Demographie, Energieversorgung, Real-Einkommensentwicklung) vorzulegen.

6. Verkehrszunahme durch das Projekt („induzierter Verkehr“)

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 wahrscheinlich eine geringe Rolle. Sie muss aber in jedem Fall in den Planunterlagen nachvollziehbar dargestellt werden, um stärkere Effekte, die sich auch wirtschaftlich sehr negativ auf den ÖV auswirken würden, sicher erkennen bzw. ausschließen zu können.

Auf den von der Planung betroffenen Verkehrsrelationen gibt es neben diversen Buslinien die auch zeitlich attraktive S-Bahn Verbindung Waiblingen/Fellbach – Kornwestheim/Ludwigsburg über den Stuttgarter Hauptbahnhof. Die Auswirkungen der geplanten Straße hierauf hätten untersucht werden müssen. Es ist zu befürchten, dass auf dieser Relation mit jeder Verbesserung des tangentialen Straßennetzes Fahrgäste verloren gehen. Angesichts der selbst im Berufsverkehr schon heute hohen Kapazitätsreserven der S-Bahnen wäre das eine fatale Entwicklung. Fahrplanausdünnungen und Preiserhöhungen im VVS wären die zwangsläufige Konsequenz.

Es hätten darüber hinaus auch die Auswirkung auf die Realisierbarkeit für die geplante Stadtbahnverbindung Fellbach – Ludwigsburg über Remseck dargestellt werden müssen.

In Ermangelung einer gegenteiligen Darlegung in der Verkehrsuntersuchung muss davon ausgegangen werden, dass der Gutachter zwischen der Variante „Null-Plus“ und den drei Maßnahmenfällen mit keinerlei Modal-Split-Verschiebung gerechnet hat, was mit Sicherheit falsch wäre. Dieser Punkt entzieht sich somit einer volkswirtschaftlichen Gesamtbewertung. Ein Interdependenz-Gutachten liegt nicht vor, dies ist ein weiterer Fehler der Auslegungunterlagen.

Ein Variantenvergleich in Bezug auf die Auswirkungen auf die vorhandenen Buslinien fand nicht statt. Bei der Kölz- bzw. Billinger-Brücke würde die bestehende Neckarbrücke wesentlich mehr entlastet, die Vorteile für die vorhandene Buslinie somit größer. Die Nachteile für andere Buslinien (z.B. 412) wären nicht vorhanden. Ein Variantenvergleich in Bezug auf die Auswirkungen auf den Busverkehr muss gemacht 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 und auch beim vorliegenden Projekt 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 geplante Neckarquerung bildet für bestimmte Relationen Abkürzungen. Der Verkehr wird für diese Relationen (ohne Berücksichtigung des Neuverkehrs) 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 (ohne Berücksichtigung des Neuverkehrs). Es be-

steht Anlass zu der Annahme, dass beim Projekt Neckarbrücke per Saldo durch diese Routenverlagerung oder Umlenkung der Verkehr zunimmt.

Es wird kritisiert, dass diese Verkehrszunahme, dargestellt in Kfz-Kilometern pro Tag, und die daraus resultierende Zunahme des Treibstoffverbrauchs und der Emissionen im Verkehrsgutachten nicht mitgeteilt werden.

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 und keine Angaben über Veränderungen der Fahrleistung. Dies ist für eine sachliche und begründete Beurteilung im Rahmen der Planfeststellung notwendig. Die Auswirkungen aller Varianten auf die Gesamtverkehrsleistung im Planungsraum muss untersucht und in den Variantenvergleich mit eingebracht werden.

c) Neuverkehr („induzierter Verkehr“)

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, Ausgabe 2005“ spricht von **neu hinzukommendem Verkehr**. In dem Begriff „induzierter Verkehr“ wird in den „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.

Dass die Geschwindigkeit (gemeint ist immer die Durchschnittsgeschwindigkeit von Haus zu Haus) einen starken Einfluss auf den Verkehr hat, ist an Hand der Jahresganglinien zu erkennen. Siehe zum Beispiel im Anhang die Verkehrsentwicklung auf der B27 in Kornwestheim und auf der L1142 in Hegnach. Im Winter, insbesondere im Januar, ist der Verkehr viel geringer als in der übrigen Jahreszeit (außer in der Urlaubszeit). Dies rührt daher, dass bei Dunkelheit und winterlichen Verkehrsbedingungen langsamer gefahren wird. Eine wesentlicher Entschleunigung und damit Verringerung erfährt der Autoverkehr durch das im Winter häufig notwendige Abkratzen des Eises von den Scheiben. In der Zeit, in der man dies tut, kann man nicht Autofahren.

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 Rotermund erklärt wurde, was „induzierter Verkehr“ ist und wie man ihn berechnet.

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

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

In der VU finden sich auf Seite 11 einige Aussagen zum „induzierten Verkehr“, die teilweise richtig, teilweise ungenau und teilweise falsch sind. Es findet sich dort kein Ansatz für die Berechnung des „induzierten Verkehrs“ und es finden sich auch sonst in der VU keine Angaben über die Größe des induzierter Verkehrs. Allein daraus ist zu schließen, dass der induzierter Verkehr im Verkehrsgutachten überhaupt nicht berücksichtigt wurde.

Dass dies so ist, hat im übrigen Herr Hollatz bei den beiden Informationsveranstaltungen in Oeffingen am 13.9.06 und in Hegnach am 18.9.06 klar gesagt. Offensichtlich wird mit derselben Matrix im Ohnefall und im Planfall gerechnet. Dass dies völlig falsch ist, müsste der Straßenbauverwaltung und den BS Ingenieuren spätestens seit dem Erscheinen des SACTRA-Berichts „Trunk Roads and the Generation of Traffic“, Dezember 1994, bekannt sein.

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 bei der Straßenbauverwaltung 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.“

Mit letztem Zitat ist gemeint: „Der Neuverkehr... würde einen erheblichen Teil der bei Nichtberücksichtigung des Neuverkehrs falsch berechneten Entlastung des städtischen Straßennetzes wieder zu Nichte machen

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

Deswegen sind die Angaben über die Änderungen der Verkehrstärken falsch. Die Entlastungen sind geringer oder gar nicht vorhanden. Die zusätzlichen Belastungen sind größer als berechnet.

Die in der politischen Diskussion immer wieder gemachten Aussagen, die Entlastungen und die zusätzlichen Belastungen als Folge des Baus der Neckarquerung würden sich per Saldo die Waage halten, sind nicht richtig. Die zusätzlichen Belastungen sind größer als die Entlastungen.

Falsch sind unter anderem die Tabelle auf Seite 8 des Erläuterungsberichts und die Tabellen auf den Seiten 15 und 16 der Verkehrsuntersuchung.

Während die Verkehrsuntersuchung wie bereits dargelegt wesentliche Informationen vorenthält wird in einem Punkt ehrlich informiert. Auf Seite 6 der Verkehrsuntersuchung steht richtig, dass in Hegnach im Jahr 2005 deutliche Zunahmen des Verkehrs festzustellen sind, die in eindeutigen Zusammenhang mit der Verkehrsfreigabe der Westumgehungen Waiblingen zu sehen sind. Vor Bau der Westumgehungen wurden die Bürger von Hegnach über die zu erwartenden Verkehrszunahme von ihrer Stadtverwaltung falsch informiert. Auf entsprechende Bedenken und Anregungen lautete die Antwort der Stadt:

„Die Verkehrsbelastung für Hegnach ändert sich nach den Prognosen mit und ohne Westumfahrung nur unwesentlich.“

Wie jetzt hinterher offensichtlich ist, war diese Aussage falsch.

Bei der Planung der Neckarquerung ist es ähnlich. Es muss davon ausgegangen werden, dass mit dem von B+S-Ingenieuren verwendeten Umlegungsmodell die Verkehrszunahmen, die durch den Bau der Waiblinger Westumfahrung nachweislich eingetreten sind, nicht prognostizierbar gewesen wären. Es ist weiter davon auszugehen, dass das verwendete Umlegungsmodell weder den Mautausweichverkehr berücksichtigt, noch das durch GPS-Navigationsgeräte erleichterte Ausweichen auf Nebenstrecken.

Im Anhang (ganz hinten) dieser Teilstellungnahme ist die Verkehrsentwicklung in **Hegnach** bis Juli 2006 dargestellt. Daraus geht eine Zunahme des Gesamtverkehrs von mehr als 10 % und eine Zunahme des Schwerverkehrs von mehr als 40 % hervor. Die starke Zunahme des Schwerverkehrs dürfte zu einem Teil Mautfluchtverkehr sein. Diesen würde es aber ohne den Bau der Westumfahrung auf der Ortsdurchfahrt Hegnach längst nicht in diesem Ausmaß gegeben, da die alte Strecke durch Waiblingen hindurch für den Schwerverkehr viel mühsamer war.

Anmerkung: Auch dies wurde den betroffenen Menschen nicht vorab mitgeteilt.

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 – der Straßenbauverwaltung 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 HAUGER, 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 (dieselbe Matrix im Planfall und im Nullfall) wird bei der vorliegenden VU gemacht.

7. Straßenbau ist volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen

Im Erläuterungsbericht für den Vorentwurf steht auf Seite 20: „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. Die im Verkehr eingesparten Zeiten werden in Verkehr reinvestiert.

Im Übrigen fehlt jede Quantifizierung des angeblichen volkswirtschaftlichen Nutzens der Neckarquerung. Die Darstellung des volkswirtschaftlichen Nutzens wäre auch deshalb unbedingt notwendig gewesen, da der geplanten L 1197 eine Planrechtfertigung auf Grund eines gesetzlichen Bedarfsplanes fehlt. Das Allgemeinbedürfnis hätte somit ausführlich begründet werden müssen. Dies vor allem angesichts der erheblichen Eingriffe in die Natur und in private Grundstücke.

Ein vorstellbarer wirtschaftlicher Nutzen wäre die Verlagerung von betriebsinternen Lagerflächen auf die von der Allgemeinheit finanzierten Straßen. Dieser unverkennbar einzelbetriebliche Vorteil hätte ermittelt werden müssen. Darüber hinaus hätte die Behörde darstellen müssen, in wiefern dieser einzelbetriebliche Vorteil dann wiederum der Allgemeinheit dient. Denn das RP ist dem Wohl der Allgemeinheit verpflichtet und sollte gerade nicht die Einzelinteressen von Betrieben im Großraum Stuttgart vertreten (z.B. Stihl). Es ist aber durchaus möglich, dass diese Aufgabenstellung dem RP nach der IHK-„Spende“ nicht mehr so ganz klar war.

Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat nicht stattgefunden, trotz der hohen Investitionssumme. Die Kostenberechnung für die L 1197 wurde nicht annähernd ausreichend dargelegt und entzieht sich somit einer Überprüfung. Erfahrungsgemäß werden die Kosten darüber hinaus zu niedrig kalkuliert.

Eine Abwägung des möglicherweise stattfindenden wirtschaftlichen Nutzens mit den offensichtlich eintretenden wirtschaftlichen Schädigungen, z.B. für Immobilienbesitzer, deren Immobilien im Gebiet liegen, welches von der Straßenplanung neu belastet wird, hat nicht stattgefunden. Es ist offensichtlich, dass der Wertverlust in bestimmten Gebieten, z.B. im Wohngebiet im Süden von Aldingen, entlang der Westtangente, erhebliche Werte erreichen wird. Die Vernichtung privater Vermögen muss daher ermittelt werden und in den Variantenvergleich bzw. in die Abwägung mit eingehen.

Die volkswirtschaftliche Rechtfertigung des Straßenbaus nach den EWS und dem BVWP-Bewertungsverfahren wurde in der folgenden Veröffentlichung ausführlich kritisiert: Pfleiderer, 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. Im Sondergutachten steht:

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.

Die langfristige Investition L 1197 Neckarquerung muss somit einer langfristigen volkswirtschaftlichen Kosten/Nutzen-Analyse unterzogen werden, ebenso wie die anderen Maßnahmenvarianten, einschließlich „Null-Plus“-Variante. Eine planfallvergleichende volkswirtschaftliche Maßnahmenbewertung fehlt als Entscheidungshilfe. Der im Erläuterungsbericht festgestellte wirtschaftliche Nutzen entbehrt jeder Grundlage. Die Planunterlagen sind entsprechend zu ergänzen. Ein Planfeststellungsergänzungsverfahren ist durchzuführen.

8. Raumordnerische Wirkungen werden im Erläuterungsbericht falsch dargestellt

Im Erläuterungsbericht steht auf Seite 7: „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.“

Dieser Effekt wurde nicht untersucht, geschweige denn quantifiziert. Es gibt somit keine Grundlage für diese Aussage und für eine ordnungsgemäße Abwägung.

Dass höhere Geschwindigkeiten und der dadurch induzierte Verkehr aus der Sicht der Raumplanung keineswegs positiv zu bewerten ist, ist mehreren 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 Erreichbarkeitseffekte 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 hoch belasteten 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 Verkehrserschließung 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 hoch entwickelten, 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.

Das Erste Gossensches Gesetz vom abnehmenden Grenznutzen gilt also auch im Straßenbau.

Selbst eine Umfrage der IHK Stuttgart (Dokument-Nummer 18975, StZ vom 22.09.06) kommt zu dem Ergebnis, dass im Rems-Murr-Kreis nur 15,3 % der Betriebe die Straßenanbindung als schlecht einstufen. Im Kreis Ludwigsburg sind es sogar nur 3,1 %.

Straßenbau begünstigt Großbetriebe und den großflächigen Einzelhandel auf Kosten von Kleinbetrieben und dem kleinflächigen Einzelhandel in den Innenstädten. (siehe Regionalplanänderung Stuttgart, „Agglomerationen im Einzelhandel“). Diese kleinen Betriebe sind noch zu Fuß erreichbar, sie beleben die Kernstädte und spielen auch im Sozialgefüge einer Stadt eine wichtige Rolle. Verödete Innenbereiche stellen eine Gefahr für Städte und Gemeinden dar, verursachen hohe Kosten für das Gemeinwesen, auch indirekt in Bezug auf die Sozialstruktur. Sind Geschäfte des täglichen Bedarfs und Dienstleistungen (z.B. Ärzte) für Menschen, die nicht über einen PKW verfügen, nicht mehr erreichbar, so entstehen der Gesellschaft sehr hohe Folgekosten. Der Einkauf muss dann z.B. von Sozialdiensten übernommen werden. Erschwerend kommt hinzu, dass der Anteil der Nichtautofahrer auf Grund der demographischen Entwicklung (Alterstruktur) zunehmen wird.

Straßenbau schwächt die für unsere Wirtschaft so wichtigen kleinen Handwerksbetriebe und den kleinflächigen Einzelhandel. Diese bekannten ökonomischen Folgen des Straßenbaus hätten in einem Gutachten erhoben, gewichtet und abgewogen werden müssen.

Straßenbau führt zu Konzentrationsprozessen in der Wirtschaft und damit zu längeren Pendlerwegen für Arbeitnehmer. Lange Pendlerwege müssen volkswirtschaftlich, umweltpolitisch und sozial als Nachteil angesehen werden.

Darüberhinaus führt weiterer Straßenbau, auch die geplante Neckarbrücke, zu dem Effekt, der von den Gutachtern als naturgegeben dargestellt wird: die gewachsenen, „alten“ Orte verlieren Einwohner (z.B. Münster und Mühlhausen), während die Aussenbereiche an der Peripherie Einwohner gewinnen. Es ist unbestritten, dass auch dieser Effekt nicht wünschenswert und raumordnerisch höchst schädlich ist.

Die raumordnerischen Folgen der geplanten Neckarquerung müssen ermittelt werden und in den Variantenvergleich bzw. in die Abwägung mit eingehen.

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 Neckarquerung nicht ebenso gilt.

Im Gegenteil, es besteht erheblicher Grund zur Annahme dass die durch Straßenbau geförderten Konzentrationsprozesse weitere Rationalisierung und Automatisierung zur Folge haben und damit langfristig die Freisetzung von Arbeitskräften bewirken.

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.

9. Verkehrssicherheit

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

Diese Behauptung ist nicht belegt. Es werden keine Angaben über das derzeitige Unfallgeschehen gemacht. Das RP muss in einem Planfeststellungsergänzungsverfahren – falls es an der rechtswidrigen Planung festhalten sollte - Anzahl, Orte, Schwere und Ursachen des Unfallgeschehens der letzten Jahre für den betroffenen Raum vorlegen und erläutern, warum zukünftig die Wahrscheinlichkeit für Unfälle sowie deren Schwere geringer ist. Erst dann kann eine Stellungnahme zu diesem Punkt abgegeben werden.

Unabhängig von der vorgelegten Planung gilt die Regel, dass je schneller gefahren werden kann, desto schwerer sind die Unfallfolgen und -kosten. Die neu geplante L 1197 verleitet zur Raserei auf Grund ihres hohen Ausbaustandards. Deshalb muss mit sehr schweren Unfällen mit Personenschäden gerechnet werden. Demgegenüber kann behauptet werden, dass die Unfallwahrscheinlichkeit bei stockendem Verkehr gering ist, die Unfallfolgekosten auf Grund der sehr niedrigen Geschwindigkeiten ebenfalls sehr gering sind. Ebenso kann gesagt werden, dass allein schon auf Grund der Verkehrszunahme die Unfallwahrscheinlichkeit zunimmt

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

Dieser Satz zeigt, dass die vorliegenden Planunterlagen die **Handschrift der Interessenwahrer des schnellen Autoverkehrs** tragen. Eine Verbreiterung der vorhandenen L 1197 würde die Unfallträchtigkeit steigern, weil schneller gefahren und mehr überholt werden würde.

10. Instandhaltungskosten (laufende Kosten) wurden nicht ermittelt

Die Kosten für Grunderwerb, Bau und landschaftspflegerische Maßnahmen werden im Erläuterungsbericht auf Seite 39 mit 19,360 Mio. Euro angegeben. Die Instandhaltungskosten wurden nicht ermittelt, sie konnten somit auch nicht in die Variantenabwägung einbezogen werden. Dies muss in einem Planergänzungsverfahren mit neuerlichem Variantenvergleich nachgeholt werden.

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.

Auch die Abbruchkosten wurden nicht ermittelt. Es ist nicht auszuschließen, dass angesichts der abnehmenden Bevölkerung und der angespannten Haushaltslage der öffentlichen Hand die Unterhaltungskosten mittelfristig nicht mehr aufgebracht werden können und deshalb ein baldiger Abbruch vorgenommen wird. Die Abbruchkosten müssen ermittelt werden und in den Variantenvergleich bzw. in die Abwägung mit eingehen.

11. Warum legt die Straßenbauverwaltung 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 Neckarquerung ist kein Megaprojekt wie zum Beispiel Stuttgart 21 oder die Brücke über die Straße von Messina. Aber was hier über Megaprojekte und die hohe Politik steht, gilt auch für kleine Projekte wie die Neckarquerung und die kleine Politik.

Eine ins Deutsche übersetzte Kurzfassung eines Papiers von 2002 derselben Autoren findet sich auf den WWW-Seiten von MdB Peter Hettlich (www.peter-hettlich.de) unter dem Titel: „Wodurch werden Kostenüberschreitungen bei Infrastrukturprojekten verursacht?“).

12. Anmerkung zur Planrechtfertigung und der Rechtmäßigkeit der zu treffenden Ermessensentscheidung

Wird auf Grund der vorgelegten Unterlagen ohne Berücksichtigung der hier skizzierten Zusammenhänge eine Entscheidung herbeigeführt, so liegt ein unrechtmäßiger Ermessensfehlgebrauch vor, da es sich um eine Ermessensentscheidung auf Grund unzutreffender tatsächlicher Voraussetzungen handeln würde. Zur Rechtfertigung eines vermeintlich rechtmäßigen Ermessens könnte insbesondere nicht angeführt werden, dass die Prognoseverfahren allgemein anerkannt seien: Die hier dargelegten Zusammenhänge sind keine neuen Erkenntnisse, die gegebenenfalls nicht berücksichtigt hätten werden müssen.

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

13. Die Alternative: Verkehr langsamer machen durch geordneten Rückbau

Die weiter oben bereits erwähnten „Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demographischen Wandels“ sprechen von einer **aktiven Gestaltung von Schrumpfungsprozessen und städtebaulichen Rückbaukonzepten**. Genau dies müsste das Leitbild einer modernen Straßenbauverwaltung sein.

Herr Hollatz hat bei der Bürgerinformation behauptet, die jetzt vorgelegte Planung der Neckarquerung sei die bestmögliche Lösung für die Verkehrsprobleme, und die Frage gestellt, wer denn eine bessere Straßenbaualternative wisse. Das ist so, als wenn jemand die Frage stellt, was ein Fettleibiger essen müsse, um abzunehmen. Für einen Fettleibigen wie auch für den Straßenverkehr gilt dieselbe Therapie:

- Damit ein Fettleibiger abnimmt, muss man ihm weniger zum Essen zur Verfügung stellen.
- Damit der Autoverkehr abnimmt, muss man ihm weniger Straßen zur Verfügung stellen.

Wie im Abschnitt „induzierter Verkehr“ erläutert, führen Geschwindigkeitssteigerungen zwingend 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.** (Beleg: Tempo 60-Versuch des RPs auf der B 10 im Neckartal 1986)

Es wird gefordert, die Planung der Neckarquerung aufzugeben und einen zukunftsfähigen **PLAN-FALL minus** mit schrittweiser Verringerung der Geschwindigkeit des Autoverkehrs vorzulegen und umzusetzen.

Es bietet sich an, die aus demografischen Gründen rückläufige Verkehrsentwicklung (siehe Anhang) durch geeignete Maßnahmen zu verstärken.

Notwendig ist ein „geordneter Rückbau“. In der Vergangenheit gebaute Fehlkonstruktionen müssen in Ordnung gebracht werden. Als Ziel einer einigermaßen zukunftsfähigen Infrastrukturpolitik muss ein Rückgang der Fahrleistungen von zum Beispiel 2 % bis 3 % pro Jahr festgelegt werden.

Das erklärte Ziel einer Verringerung des Autoverkehrs über die Neckarbrücke Remseck kann ganz einfach dadurch erreicht werden, dass der großzügig ausgebaute Neckargröninger Knoten wieder zurückgebaut wird. Denn durch den Ausbau dieses Knotens ist ja die hohe Verkehrsbelastung von 34450 Kfz/24 h (VU, Seite 13) auf der Brücke überhaupt erst entstanden. Ohne den Ausbau des Knotens wäre die Belastung viel geringer.

Zahlreiche – man könnte sagen fast alle – Straßen im Einzugsbereich der geplanten Neckarquerung sind Fehlkonstruktionen, beispielsweise die L 1140 durch **Ludwigsburg** in ganzer Länge (**Schwieberdingen Straße und Friedrichstraße**). Wer ständig neue Straßen bauen will und nicht auf die Idee kommt, dass zum Beispiel die Friedrichstraße von vier auf zwei Streifen zurückgebaut werden muss, dem sind die unter dem Verkehr leidenden Menschen offensichtlich egal.

Als weiteres von vielen Beispielen wird die **Ortsdurchfahrt Hegnach** erwähnt. Die Ortsdurchfahrt Hegnach ist 7,50 Meter breit und völlig gerade und übersichtlich – eine Fehlkonstruktion. Auch in Hegnach hat der Verkehr als Folge des großzügigen Ausbaus des Neckargröninger Knotens zugenommen. Eine weitere zusätzliche Belastung für Hegnach wurde durch den Bau des Westumfahrung Waiblingen erzeugt, die am 4.11.2004 für den Verkehr freigegeben wurde. Der Gesamtverkehr hat bisher um gute 10 % zugenommen (Auswertung der Daten von der Dauerzählstelle Hegnach bis Juli

2006) und der Schwerverkehr hat um ungefähr 40 % zugenommen. Darin ist der Mautfluchteffekt enthalten (Einführung der Autobahnmaut war am 1.1.05).

Ehe solche Straßen wie die Neckarquerung geplant werden, sollten erst mal derartige falsch konstruierte Ortsdurchfahrten wie die in Hegnach in Ordnung gebracht werden und die Zu- und Ablaufstrecken soweit entschleunigt werden, dass die Verkehrsbelastung mindestens auf das Maß vor Inbetriebnahme der Westumfahrung Waiblingen zurückgeht.

Speziell für den Rückbau der Ortsdurchfahrt Hegnach gibt es sogar bereits einen Plan, nämlich die Diplomarbeit von Patrick Haubert (Bericht in der Waiblinger Kreiszeitung vom 29.08.06).

14. Detailkritik

Der Gutachter verwendet unvermittelt den Begriff „Verkehrswertigkeit“:

„Aufgabe der vorliegenden Untersuchung ist die Berechnung der Verkehrswertigkeit...“ (ebenda, S.3)

Da dieser Begriff in der verkehrswissenschaftlichen Literatur nicht definiert ist, hätte hier eine klare Definition erfolgen müssen. Da diese fehlt, ist es nicht erkennbar, was der Untersuchungs-Auftrag für den Gutachter überhaupt war und ob er erfüllt wurde.

In der zusammenfassenden Bewertung ist abermals von der „Verkehrswertigkeit“ die Rede:

„Die Untersuchung zeigt auf, dass eine neue Neckarbrücke in jedem untersuchten Fall eine hohe Verkehrswertigkeit aufweist.“

(ebenda, S.30)

In der zusammenfassenden Bewertung (S.30) schreibt der Gutachter weiterhin:

„Die durch die unzureichenden Verkehrsverhältnisse verursachten Belastungen und Belästigungen sowie die resultierenden volkswirtschaftlichen Verluste lassen aus Sicht der Gutachter Verbesserungen im Straßennetz unumgänglich erscheinen.“

(ebenda, S.30)

Der Gutachter suggeriert damit, er habe volkswirtschaftliche Verluste ermittelt.

Im gesamten Gutachten ist aber keinerlei Hinweis auf die eintretenden volkswirtschaftlichen Verluste zu finden. Es wird im gesamten Verkehrsgutachten nichts über eine stattgefundene volkswirtschaftliche Kosten/Nutzen-Analyse ausgesagt. Der Gutachter äußert sich somit in seiner Empfehlung zu einem Punkt, welchen er offensichtlich nicht untersucht hat, nicht gewichtet hat und der in Folge dessen auch nicht bewertet werden konnte. Dies war auch nicht Aufgabe des Gutachters.

Bei dem Hinweis auf die volkswirtschaftlichen Verluste handelt es sich mithin um eine unqualifizierte Aussage, welche die Wertigkeit des gesamten Gutachtens weiter in Zweifel zieht. Sie belegt die Voreingenommenheit und damit die Befangenheit des Gutachters bezüglich der geplanten Straße.

Bei der Berechnung der zukünftigen Einwohnerzahlen wurden Wanderungsgewinne an der Peripherie auf Grund von Neubaugebieten angenommen. Hierbei wurde allerdings der gegenläufige Trend der Reurbanisierung insbesondere bei den Älteren nicht berücksichtigt.

Darüberhinaus sind die Verkehrszunahmen auf Grund von angenommenen Neubaugebieten auch deshalb nicht in sich schlüssig, weil manche Flächen bei Realisierung des vom RP angestrebten Nordoststrings nicht zur Verfügung stünden. So wurde ein 20 ha großes Neubaugebiet Kornwestheim Ost IV angenommen, welches aber in diesen Ausmaßen nicht realisiert werden kann, da in einer Teilfläche der Anschluss des Nordoststrings an die B 27 geplant ist.

Auch aus diesem Grunde ist ein neues Verkehrsgutachten von einem anderen Gutachterbüro zu fordern.

15. Anhang

Verkehrsentwicklung (2001 bis 2005) an 9 Dauerzählstellen in der Region Stuttgart belegt, dass der Verkehr nicht mehr zunimmt

Quelle: <http://www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/menu/1158238/index.html>

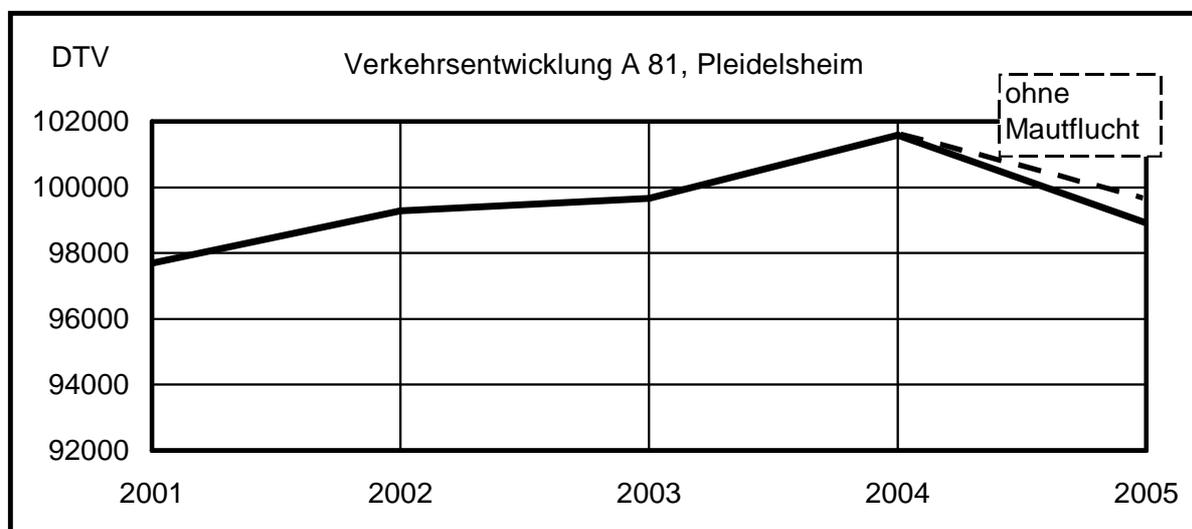
Am 1.1.2005 wurde die Lkw-Maut eingeführt, was sofort zu einer signifikanten Mautflucht geführt hat. Der Schwerverkehr auf den Autobahnen hat abgenommen und auf den Bundes- und Landesstraßen zugenommen. Ich habe versucht zu berechnen wie groß die Verkehrsbelastung in 2005 ohne Maut gewesen wäre. Dazu habe ich angenommen, dass ohne Maut der Schwerverkehr gleich geblieben wäre. Die Veränderung ist also der Mautflucht-Effekt. An zwei Zählstellen war der Maut-Effekt vernachlässigbar.

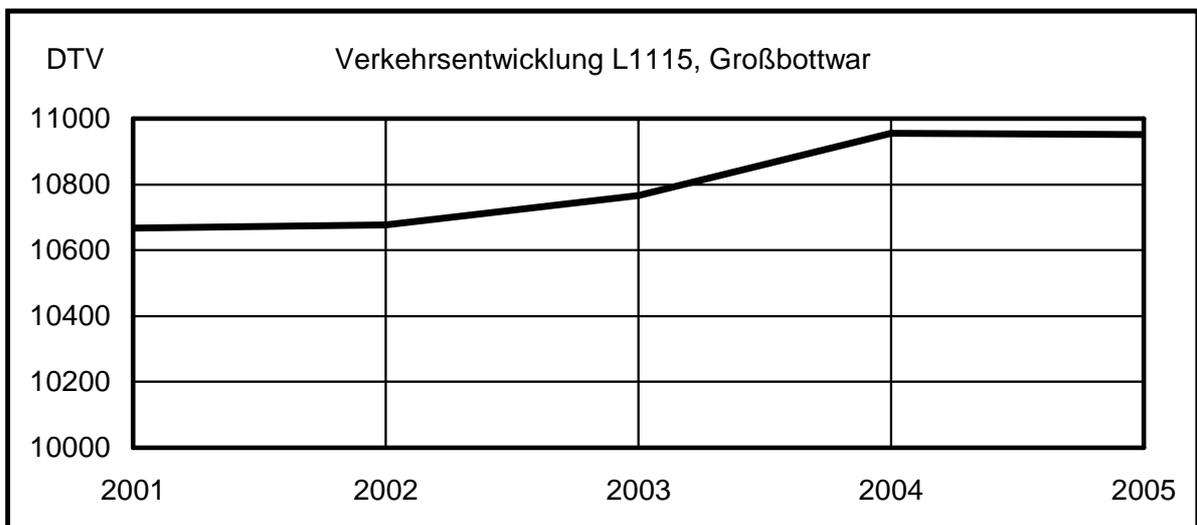
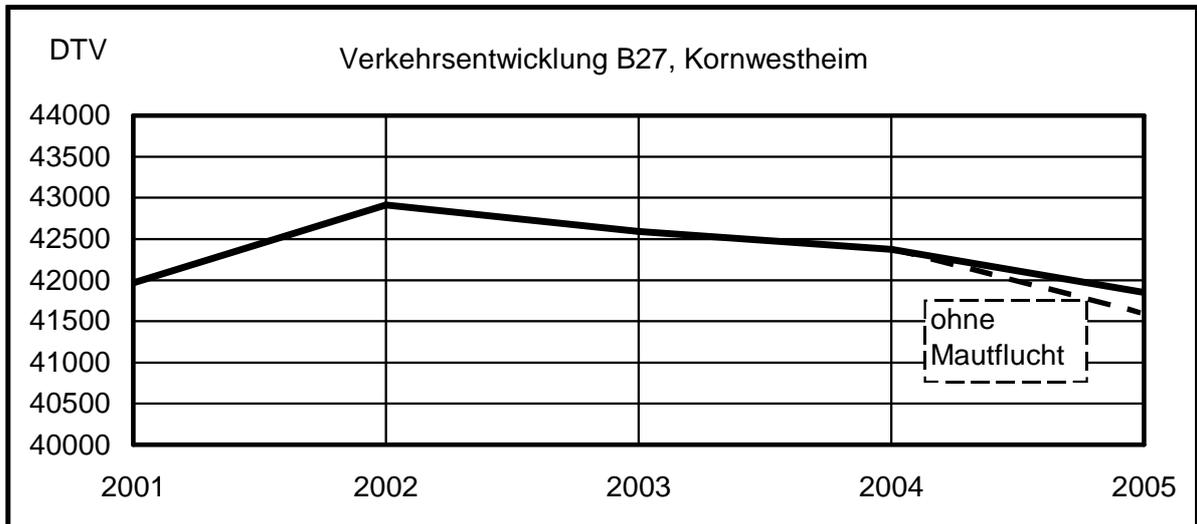
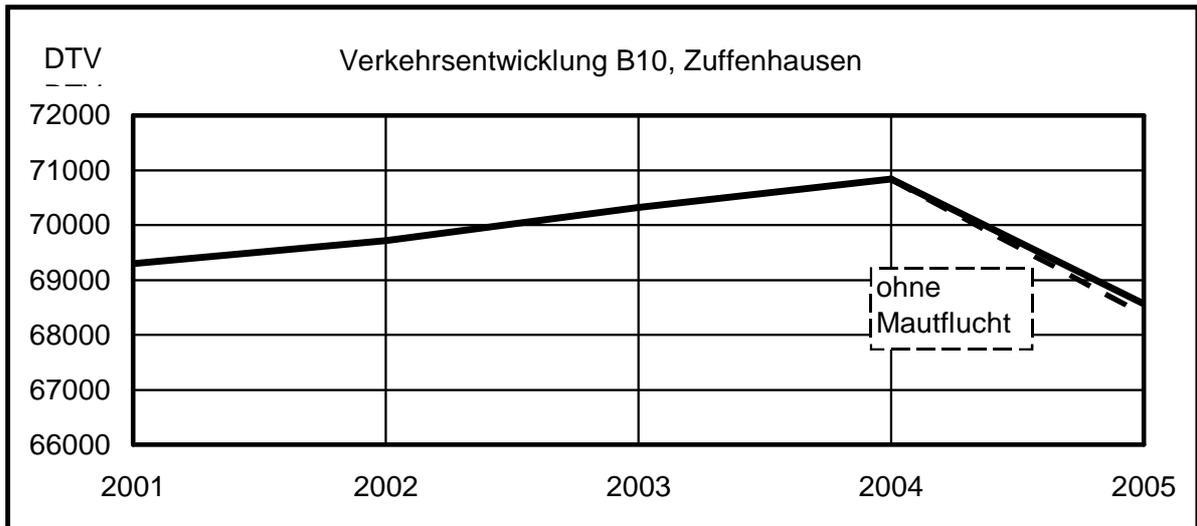
Ergebnis der Auswertung

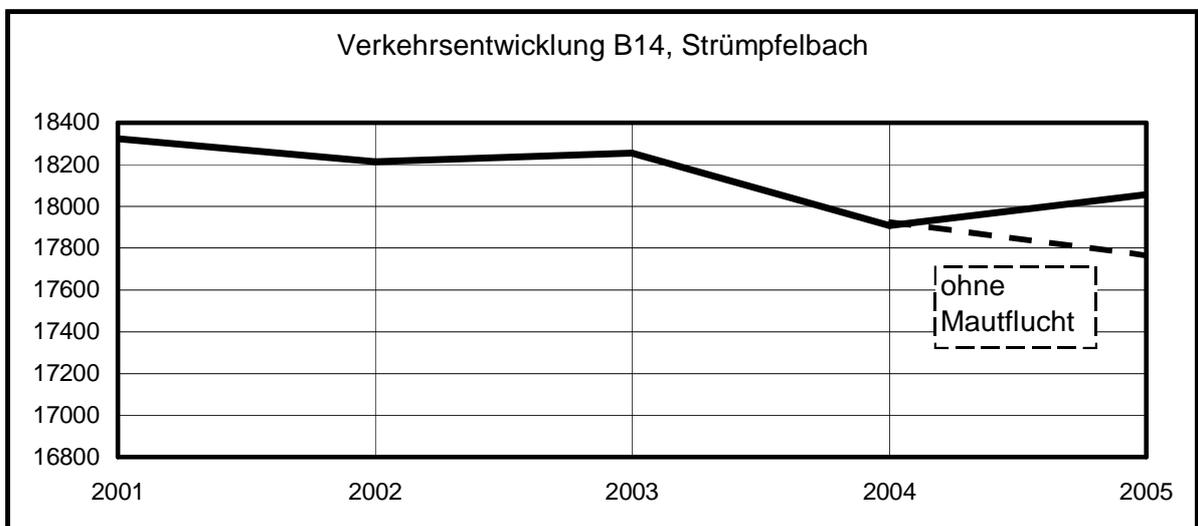
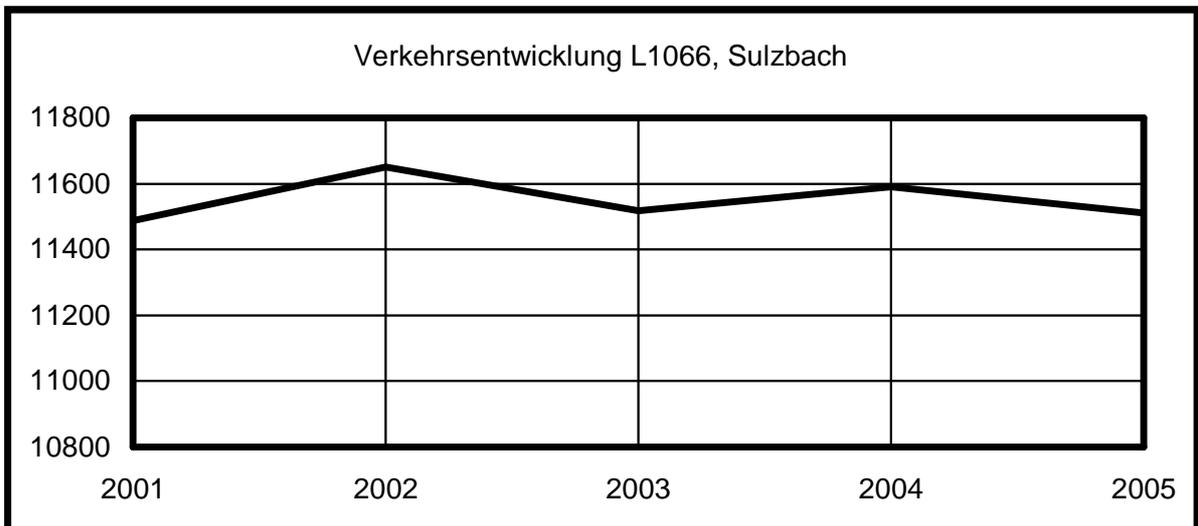
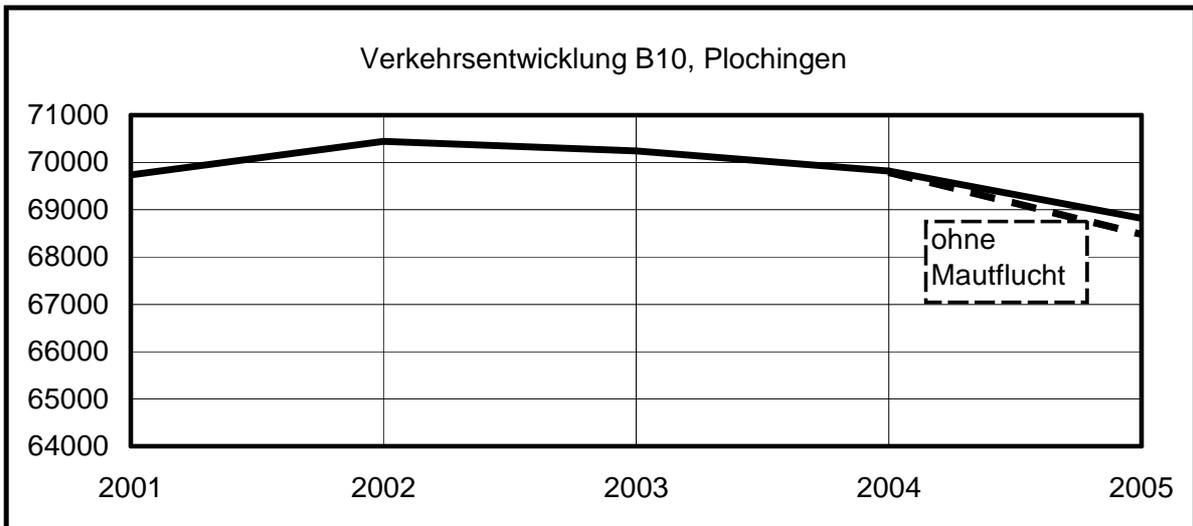
- Im Jahr 2005 hat an keiner Zählstelle der Verkehr zugenommen, außer als Folge der Mautflucht und des Straßenbaus.
- An 6 der 9 Zählstellen ist der Verkehr im Jahr 2005 weniger geworden.
- An einer Stelle wäre der Verkehr ohne Mautflucht weniger geworden.
- An einer Stelle ist der Verkehr 2005 gleich geblieben.
- An einer Stelle hat der Verkehr stark zugenommen. Das ist eine Folge des Baus der Westumfahrung Waiblingen. Diese Erklärung für die Verkehrszunahme findet sich auch in der Verkehrsuntersuchung auf Seite 6.
- Im Jahr 2005 ist der Verkehr – gemittelt über alle 9 Zählstellen – im Durchschnitt ungefähr genau so groß wie im Jahr 2001.

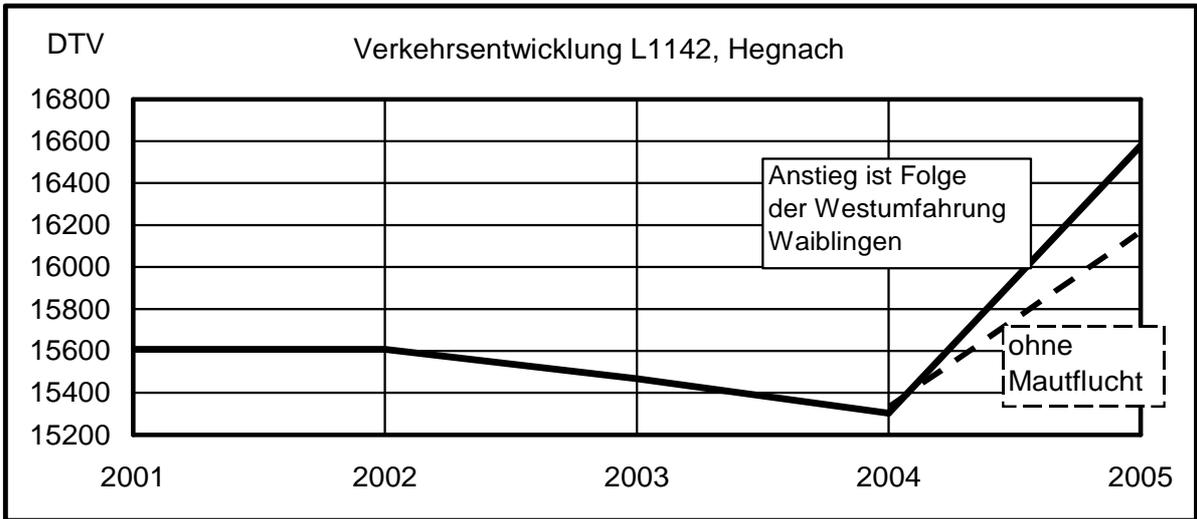
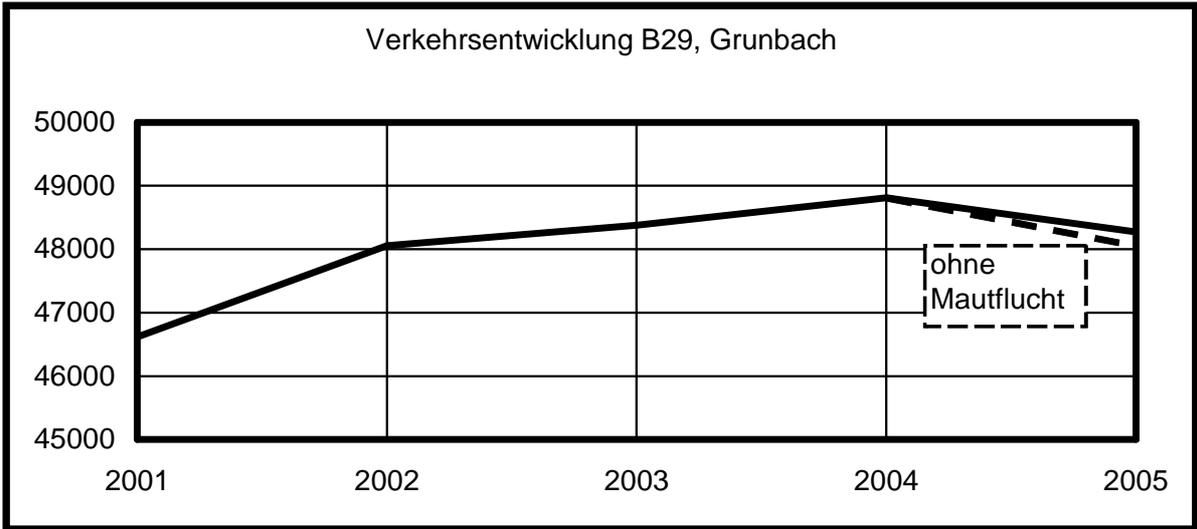
Schlussfolgerungen

- Der Trend zeigt nach unten. Die Zeiten des Verkehrswachstums sind vorbei.
- Nur dort wo Straßen gebaut werden, nimmt der Verkehr noch zu.









Anlage 3

Verkehrsplanerische Bewertung zum Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau der L1197 Neckarquerung

Hans Billinger
Verkehrsplaner

Azenbergaufgang 2, 70192 Stuttgart
Telefon 0711-257 30 31 . Fax -257 30 30
hans.billinger@gmx.de

Hans Billinger, Azenbergaufgang 2, 70192 Stuttgart

28.09.2006

Planfeststellungsentwurf L 1197 Neckarquerung Erläuterungsbericht des RP Stuttgart vom 21.07.2006 Bewertung der Neckarbrücke bei Neckarrems, Planfall BR

a) Variante 4.4 des Verbandes Region Stuttgart vom November 1997

Die im Planfeststellungsentwurf L 1197 Neckarquerung vom 21.07.2006 entwickelte „Variante Remseck (BR)“ hat ihren Vorläufer in der Variante 4.4 der Teilraumuntersuchung Strohgäu / Neckartal / Remstal von Spiekermann, Wimber, Koch, Stuttgart, November 1997, erstellt im Auftrag des Verbandes Region Stuttgart. Die Variante 4.4 arbeitete mit einer neuen Neckarbrücke bei Neckarrems von ca. 600 m Länge. Sie hatte auf der Neckargröninger Seite einen Anschluss an die L 1140, ähnlich der Variante Remseck. Im Unterschied zur aktuellen Variantenuntersuchung des Planfeststellungsentwurfs war aber keine Verknüpfung der neuen Neckarbrücke mit der Meslay-du-Maine-Straße vorgesehen. Ein Anschluss an die L 1100 fehlte in Variante 4.4 und fehlt bei der Variante Remseck. Südlich des Neckars war in der Variante 4.4 ein 600 m langer Tunnel vorgesehen und erst nach dem Tunnel unter dem Burgholzberg erfolgte die Weiterführung in der L 1142. Am Südufer des Neckars gab es keine Verbindung zwischen der L 1142 und der neckarparallelen L1197.

Der Vergleich der Verkehrsuntersuchung 1997 mit der Verkehrsuntersuchung 2006 des Planfeststellungsentwurfs entlarvt die verkehrsplanerische Naivität der vom Verband Region Stuttgart vertretenen Variante 4.4: Für die Neckarbrücke wurden nur 13.500 Kfz/Tag und für die bestehende Neckarbrücke (L 1142) nur eine Entlastung von 6.800 Kfz/Tag errechnet. Die fehlenden Straßenanschlüsse von der angenommenen neuen Neckarbrücke bei Neckarrems an die zwei neckarparallelen Landesstraßen L 1100 und L 1197 waren die Ursache dafür, dass die Variante 4.4 seinerzeit wegen „unzulänglicher Verkehrswirksamkeit“ verworfen wurde und die Entscheidung zugunsten der Variante 4.3 fiel, der Variante, die jetzt in den Planfällen C/1 und E/4.3 der Planfeststellung L 1197 Neckarquerung aktuell geworden ist.

b) Variante Remseck, Planfall BR des Planfeststellungsentwurfs schließt die neue Neckarbrücke bei Neckarrems an die südliche Neckarparallele (L1197) an

Dass eine Brücke über den Neckar auch günstig an die Straßen angeschlossen werden sollte, die parallel zum Neckar verlaufen, erhellt der gesunde Menschenverstand. Für Techniker, die mit Verkehrsuntersuchungen beauftragt sind, ist der Umweg über Verkehrsmengenprognosen hilfreich:

Die Verkehrsmengenprognose der früheren Variante 4.4 des Verbands Region Stuttgart (Brücke ohne Straßenanschlüsse an L 1197 und L 1100) erbrachte, wie schon erwähnt, für die Neckarbrücke L 1142 bei Neckarrems eine erwartete Verkehrswirksamkeit von nur 13.500 Kfz/Tag. Dagegen sind im aktuellen Planfeststellungsentwurf zur Variante Remseck (Planfall BR) für die neue Neckarbrücke bei Neckarrems 27.900 Kfz/Tag errechnet worden. Diese Verdoppelung der Verkehrswirksamkeit der Neckarbrücke wird allein durch den Anschluss der Brücke an die südliche Neckarparallele L 1197 erreicht.

**c) Verbesserte Variante Remseck, Planfall BR2:
die neue Neckarbrücke Neckarrems wird an beide neckarparallele Straßen (L1100 und L 1197) angeschlossen**

Doch der aktuelle Planfall BR erfüllt noch nicht die Bedingungen des gesunden Menschenverstandes. Die nördliche Neckarparallele L 1100 hat keine direkt Verbindung mit der neuen Neckarbrücke. Nur mit einer umwegigen Straßenverbindung über die Meslay-du-Maine-Straße und dem Widerstand der Fahrt über den hochbelasteten Straßenknoten L 1100 / L 1140 sind die zwei Straßen miteinander verbunden.

Würde die Verkehrsprognose korrigiert und ein direkter, kurzer Anschluss der L 1100 an die neue Neckarbrücke unterstellt werden - im Weiteren wird dieser Planfall BR2 genannt - dann ist zu erwarten, dass die Verkehrswirksamkeit der neuen Neckarbrücke bei Neckarrems die Verkehrswirksamkeit der bei den Planfällen C/1 und E/4.3 angenommenen Neckarbrücke deutlich übersteigen würde. Der Planfeststellungsentwurf müsste dann unter dem Aspekt Verkehrswirksamkeit zugunsten der Variante Remseck und dem Planfall BR2 entscheiden.

d) Der Variante Remseck, Planfall BR gebührt bei der Umweltverträglichkeit der Vorrang (Ziffer 3.3.2 des Erläuterungsberichts des RP Stuttgart)

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Variante Remseck und des Planfalls BR beginnt mit dem Satz: „Für die Variante Remseck sprechen aus umweltfachlicher Sicht die geringere Streckenlänge und der geringere Flächenbedarf“ (Ziffer 3.3.2).

Nicht zu vernachlässigen ist aber auch Ziffer 3.3.3: der Planfall Remseck ist demnach mit rund 10 Mio. Euro veranschlagt, die zwei anderen Planfälle verursachen aber die doppelten Kosten.

Gemäß Erläuterungsbericht sind jedoch als „entscheidende Nachteile“ des Planfalls Remseck aufgelistet:

1. die ortsnahe Lage zwischen Neckargröningen und Aldingen, verbunden mit regional-planerischen und städtebaulichen Problemen (Verlauf in einem regionalen Güntzug und einer Grünzasur, Trennwirkungen zwischen den Ortslagen und Belastung des zentralen siedlungsnahen Freiraums),
2. die Schwierigkeiten bei der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz,
3. die absehbaren Probleme mit dem Immissionsschutz,
4. die nicht hinreichende Verkehrswirksamkeit der Variante Remseck.

Damit begründet das RP Stuttgart, dass die Variante Remseck unter umweltfachlichen Gesichtspunkten nicht im Detaillierungsgrad der beiden anderen Varianten C/1 und E/4.3 untersucht worden ist.

e) Zu den „Nachteilen“ der Variante Remseck

Zu 1.: Die ortsnahe Lage wird, statt zum "Nachteil", dann zur Chance der Stadtentwicklung, wenn sie zur Erschließung des Stadtteils genutzt wird. Dann muss jedoch mit dieser Trasse verantwortungsvoll stadtverträglich umgegangen werden. Großer Abstand einer Trasse von der Bebauung ist noch keine Gewähr für den Schutz einer Wohnbebauung, erst recht nicht die Gewähr für eine Umweltverträglichkeit. Mit der Verweigerung der planerischen Detaillierung nimmt das RP Stuttgart der Variante Remseck die Möglichkeit, den „Nachteil“ zu beurteilen. Weiter unten, in f), wird mit dem Vorschlag eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Ideenwettbewerbs ein Weg aufgezeigt, den „Nachteil“ aufzuarbeiten und beurteilen zu können.

Zu 2.: Schwierigkeiten bei der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz gibt es nicht. Die Verknüpfung ist mit einer geschickten Planung lösbar (siehe Bild 4). Das Bild belegt, dass es für den Planfeststellungsentwurf angebracht gewesen wäre, eine Detaillierung zu erarbeiten.

Zu 3.: Mit dem unter f) empfohlenen Ansatz ist gewährleistet, dass die „Probleme mit dem Immissionsschutz“ leichter zu lösen sein werden als in den Planfällen C/1 und E/4.3.

Zu 4.: Die „nicht hinreichende Verkehrswirksamkeit der Variante Remseck“ ist ein Fehlerteil:

Einerseits weist der Erläuterungsbericht in Ziffer 3.3.1 die Verkehrswirksamkeit der neuen Neckarbrücke bei der Variante Remseck (Planfall BR) mit 27.900 Kfz/Tag aus, wogegen im Planfall C/1 für die Neckarbrücke mit 24.700 Kfz/Tag eine geringere Verkehrswirksamkeit angegeben ist. Der letzte Absatz der Ziffer 3.3.1 bewertet die Differenz wie folgt: "Die Varianten C/1 (24.700 Kfz/Tag) und E/4.3 (29.000 Kfz/Tag) sind aus verkehrlicher Sicht annähernd vergleichbar . . ." Das ist richtig. Doch darf dann der Variante Remseck keine „nicht hinreichende Verkehrswirksamkeit“ unterstellt werden.

Und weiterhin: die Variante Remseck konnte nur deshalb keine die anderen Varianten überragende Verkehrswirksamkeit erreichen, weil die Straßennetzplaner des RP es versäumt hatten, die neue Neckarbrücke bei Neckarrems mit einem direkten Straßenanschluss an die L 1100 auszustatten. Das ist oben in c) abgeleitet und der mögliche Straßenanschluss in Bild 4 aufgezeigt.

f) Die Variante Remseck gewinnt an Umweltverträglichkeit durch eine städtebauliche Detaillierung

Der für eine verbesserte Verkehrswirksamkeit anzuratende direkte Straßenanschluss der Brücke an die L 1100 (Planfall BR2) setzt eine um 4 m tiefere Lage der Neckarbrücke voraus als im Planfeststellungsentwurf angenommen. Unter Beachtung der erforderlichen lichten Höhe über den Fahrdrähten der Stadtbahn erhält dann die neue Neckarbrücke eine Neigung von 1,5 % (statt im Planfeststellungsentwurf 3,25 %) und die Meslay-du-Maine-Straße wird unterfahren, was die Knotenpunktausbildung mit der Knotenpunktform Typ IV vereinfachen würde. Besser ist aber, die Meslay-du-Maine-Straße verkehrsberuhigt zu belassen und sie nicht anzuschließen. Statt mit dem auf hohe Geschwindigkeiten ausgelegten großen Bogen gemäß Planfeststellungsentwurf (Radius 360 m; der Mindestradius beträgt 150 m) soll und kann sich die neue L 1197 empfindsamer in die Stadtlandschaft zwischen Aldingen und Neckarrems einfügen. Das wird mit den Bildern 2 und 3 durch unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten in Höhe und Lage aufgezeigt. Auch die Möglichkeit, mit Straßentunneln zu entwerfen, ist zu verfolgen.

Über einen städtebaulich-verkehrsplanerischen Ideenwettbewerb kann die geeignetste Einfügung der neuen Straße in den Stadtentwurf entwickelt werden. Der Kostenvorteil der Variante Remseck von rund 10 Millionen Euro (C/1 = 19,4 Mio. €, E/4.3 = 20,6 Mio. €, BR = 9,9 Mio. €) erlaubt hohe Kreativität für die Gestaltung der neuen Straße im Tunnel oder im Einschnitt.

g) Konflikt: „hohe Verkehrswirksamkeit“ gegen „regionale Überlastung durch Kfz-Verkehr“

Das Regierungspräsidium Stuttgart und die von ihm beratene Landesregierung räumt dem Argument „Verkehrswirksamkeit“ einen hohen Stellenwert ein. Dies auch in der verkehrswirtschaftlichen Verantwortung, dass eine teure Straße oder Brücke effektiv genutzt werden soll.

Bürgermeister und Kommunalpolitiker müssen jedoch im Interesse der Lebensqualität ihrer Bürgerinnen und Bürger den Zielsetzungen des Regierungspräsidiums entgegenwirken, denn eine Konzentration von Kfz-Verkehr, mag sie auch ein Gebot der Verkehrswirtschaftlichkeit sein, verschlechtert die regionale Luftqualität.

In Zusammenhang mit den Feinstaubüberlastungen war dies zu erlernen. In der Region Stuttgart liegt, wie in allen Ballungsräumen, die Feinstaub-Hintergrundbelastung bei 20 % bis 30 % des örtlich messbaren Feinstaubes. Hintergrundbelastungen sind Feinstäube, die auch in mehreren 100 m Abstand von Straßen auftreten und keinen Emissionsquellen konkret zugerechnet werden können. Diesen Luftschadstoffen kann man in der Region Stuttgart nicht durch Flucht in „verkehrsferne“ Wohngebiete entkommen. Eine Gesundung ist nur durch eine generelle Absenkung der Feinstaubemission insgesamt zu erreichen.

Die Feinstaub-Problematik hat aber auch gelehrt, dass hochleistungsfähige Straßen, also vierspurige anbaufreie Straßen regionale Feinstaubüberlastungen erzeugen. Die Stadtverwaltung Remseck hat dies schon vor den Aktivitäten zur Feinstaubbelastung richtig eingeschätzt. Sie hat deshalb den ihr im Februar 2003 zugeleiteten Vorschlag einer neuen Neckarbrücke bei Neckerrems nicht unterstützt. Der seinerzeitige Vorschlag ist in den Bildern 1, 2 und 4 gezeigt. Er entspricht der oben unter c) abgeleiteten Variante Remseck 2 (BR2).

Das Bild 3 skizziert eine Modifikation der Linienführung bei der Gemeindehalle. Sie legt die Trasse der L 1197 in die Mitte zwischen die Stadtteile Aldingen und Neckargröningen. 450 m Abstand ergibt sich sonach. Für den Planfall C/1 sind 650 m Abstand zu Aldingen angegeben, für den Planfall E/4.5 sind es 300 m zu Aldingen. Der Spielraum zwischen den Bildern 2 und 3 regt an, den in f) gegebenen Vorschlag aufzugreifen, die Variante Remseck 2 über einen städtebaulich-verkehrsplanerischen Ideenwettbewerb detaillieren zu lassen.

Die seinerzeitige Ablehnung des Vorschlags der neuen Neckarbrücke bei Neckarrems wurde durch die Stadtverwaltung Remseck durch die vermutete hohe Verkehrswirksamkeit der neuen Brücke begründet. Befürchtet wurde, die Landesregierung könnte dann auf eine vierspurige Brücke insistieren und dadurch bestrebt sein, zusätzlichen fremden Autoverkehr in den Raum Neckarrems / Neckargröningen zu lenken.

Diese lokal richtige Überlegung muss rückgekoppelt werden mit der Ziffer 3.3.2 des Erläuterungsberichts zum Planfeststellungsentwurf, worin der neuen Neckarbrücke in Neckarrems (Variante Remseck) wegen der geringeren Streckenlänge und dem geringeren Flächenbedarf die höhere Umweltverträglichkeit bescheinigt wird, was nahe legt, die Trasse des Planfeststellungsentwurfs abzulehnen.

h) Ziel: Zweispurige neue Neckarbrücke (Varianten BR2) und Umbau der alten Brücke zur Stadtbahnbrücke mit Geh- und Radweg

Mit der Verkehrsuntersuchung zur L 1197, Neckarquerung, ist die Befürchtung ausgeräumt, erheblicher Fremdverkehr würde mit der Variante Remseck in den Raum Neckarrems / Neckargröningen gelenkt. Damit dies auch gesichert bleibt, soll die neue Neckarbrücke gemäß der Variante BR2 auf zwei Fahrspuren beschränkt sein. Frühere Anregungen zu einer möglichen Aufweitung auf vier Fahrspuren sollten über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag ausgeschlossen sein.

Zu erinnern ist, dass die bestehende Neckarbrücke mit 37.900 Kfz/Tag belastet ist. Bei den derzeitigen Stauungen zeigt sich, dass der zweispurige Brückenquerschnitt nicht die Ursache der Stauungen ist, sondern die Stauungen ihre Ursache in der eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeit der ampelgeregelten Brückenköpfe haben. Ein Beispiel, dass eine zweispurige Straße höhere Verkehrsmengen als 37.900 Kfz/Tag bewältigen kann, ist der Heschlacher Tunnel im Zuge der B 14 in Stuttgart. Der zweispurige Tunnel bewältigt 42.000 Kfz/Tag (10 % mehr). Dies leistet er sogar mit der Erschwernis, dass innerhalb des Tunnels eine Ampel den Verkehrsfluss drosselt, um eine Knotenpunktsfahrbahn einmünden zu lassen. Bei der neuen Neckarbrücke lassen sich die Brückenköpfe optimal gestalten, so dass gegenüber den jetzigen Verkehrsmengen noch Reserven von 10 % bis 20 % zu erwarten sind.

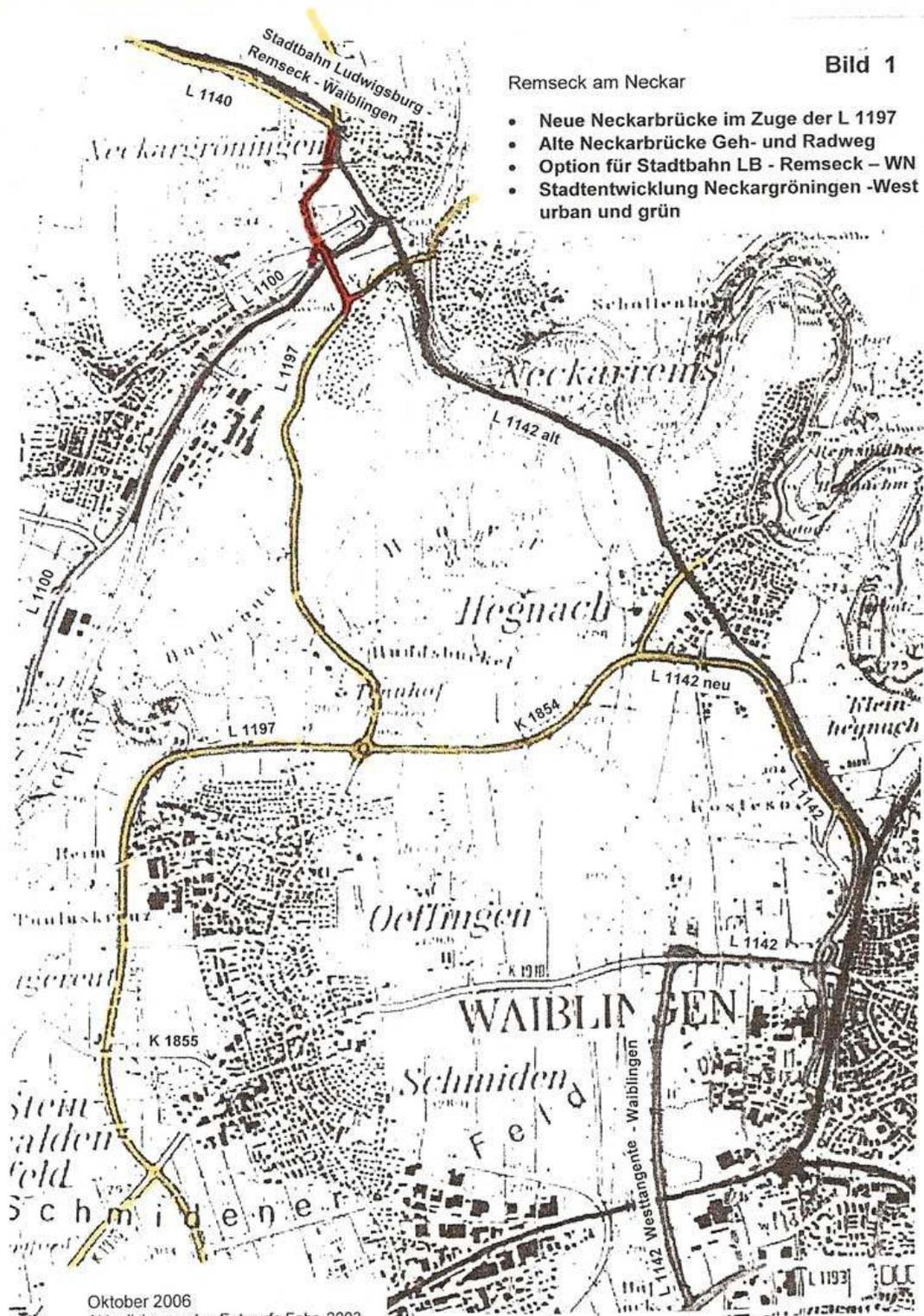
Die Zweispurigkeit der neuen Neckarbrücke ist die Gewähr, dass die L 1197 nicht von den Straßenplanern und nicht von den Autofahrern als Bundesfernstraße, das sind Autobahnen und Bundesstraßen, missverstanden wird und sie Fernverkehr übermäßig anzieht. Der Vergleich mit dem zweispurigen Heschlacher Tunnel in Stuttgart belegt aber andererseits, dass die neue Neckarbrücke geeignet ist, den gesamten örtlichen Autoverkehr mit Reserven zu bewältigen.

Die alte Neckarbrücke wird für Fußgänger und Radfahrer reserviert. Sie setzt sich, ausgehend vom neuen Geschäftsbereich um den Bahnhof Remseck, auf der rechten Neckarseite in der als Anliegerstraße verkehrsberuhigten Remstalstraße fort. Die alte Neckarbrücke ist auch geeignet, die vom Verband Region Stuttgart verfolgte Stadtbahn Ludwigsburg - Remseck – Waiblingen aufzunehmen. Was zusätzlich die Zukunftsfähigkeit einer Beschränkung auf zwei Fahrspuren für die neue Neckarbrücke unterstreicht.

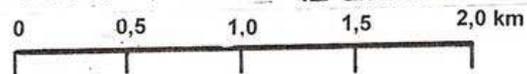
Bild 1

Remseck am Neckar

- Neue Neckarbrücke im Zuge der L 1197
- Alte Neckarbrücke Geh- und Radweg
- Option für Stadtbahn LB - Remseck - WN
- Stadtentwicklung Neckargröningen -West urban und grün



Oktober 2006
Aktualisierung des Entwurfs Febr. 2003
Hans Billinger, Verkehrsplaner
Jürgen Straß, Landschaftsplaner

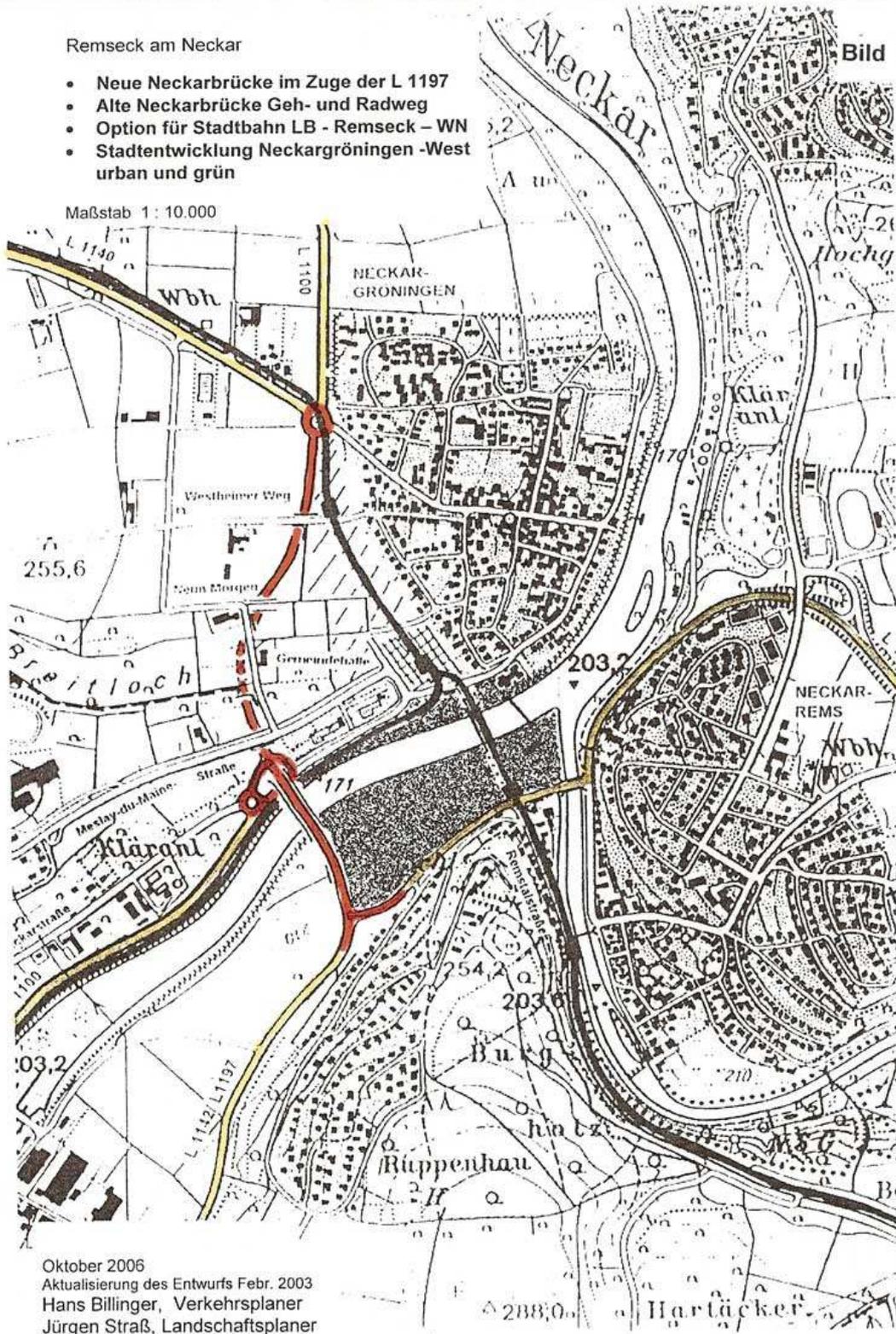


Remseck am Neckar

Bild 2

- Neue Neckarbrücke im Zuge der L 1197
- Alte Neckarbrücke Geh- und Radweg
- Option für Stadtbahn LB - Remseck – WN
- Stadtentwicklung Neckargröningen -West urban und grün

Maßstab 1 : 10.000



Oktober 2006
Aktualisierung des Entwurfs Febr. 2003
Hans Billinger, Verkehrsplaner
Jürgen Straß, Landschaftsplaner

Remseck am Neckar modifizierte Variante BR2

- Neue Neckarbrücke im Zuge der L 1197, zwei-spurig
- Alte Neckarbrücke Geh- und Radweg, ÖPNV-Verkehr
- Option für Stadtbahn LB - Remseck - WN
- Stadtentwicklung Neckargröningen-West/Neue Mitte urban und grün
- geringere Streckenlänge, geringerer Flächenverbrauch
- niedrigere Kosten

Maßstab 1 : 10.000

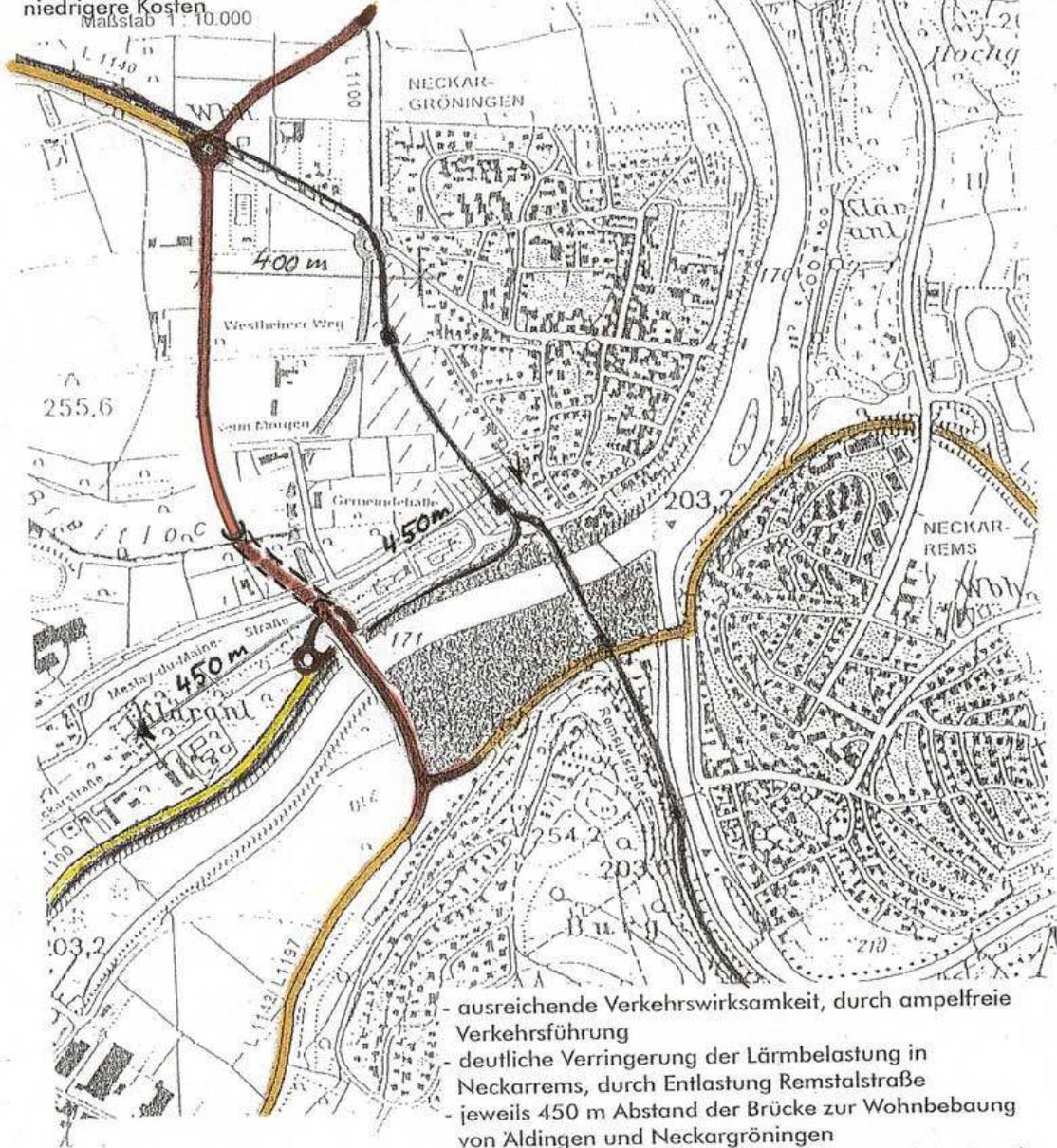


Bild 3

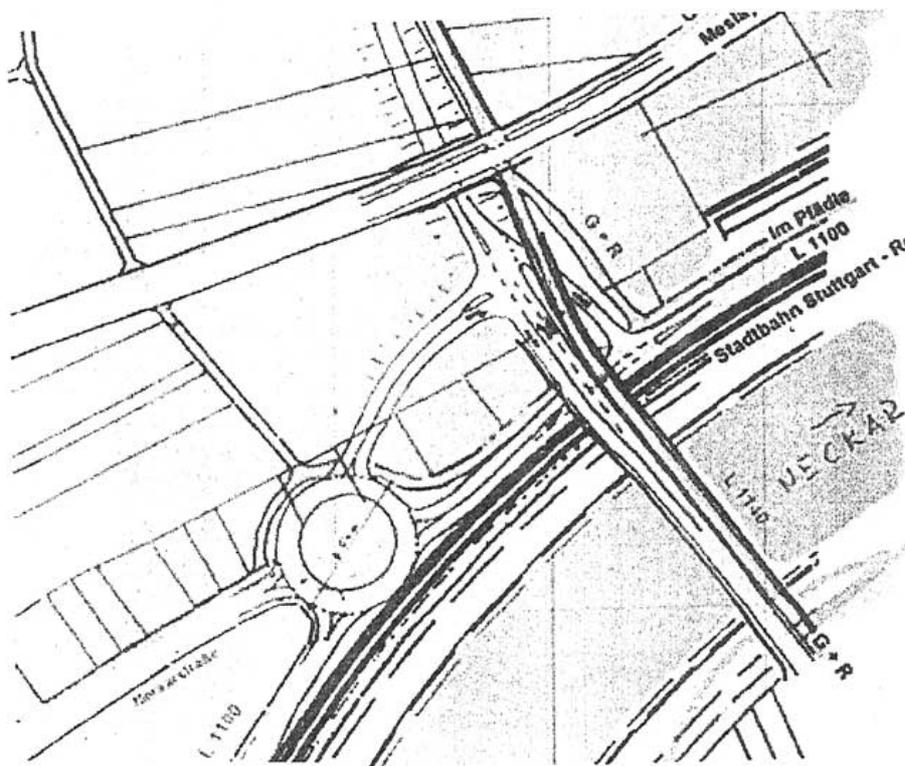
- ausreichende Verkehrswirksamkeit, durch ampelfreie Verkehrsführung
- deutliche Verringerung der Lärmbelastung in Neckarrems, durch Entlastung Remstalstraße
- jeweils 450 m Abstand der Brücke zur Wohnbebauung von Aldingen und Neckargröningen
- "topographischer" Lärmschutz im nördl. Teil der Strecke
- Lärmschutz im Mittelteil durch Führung im Tunnel
- baulicher Lärmschutz auf der Brücke und im südl. Abschnitt

Oktober 2006
 Aktualisierung des Entwurfs Febr. 2003
 Hans Billinger, Verkehrsplaner
 Jürgen Straß, Landschaftsplaner

Bild 4

Remseck am Neckar

- Neue zweispurige Neckarbrücke L 1197,
- daran angegliedert Geh- und Radweg
- Brücke über Stadtbahn Stuttgart - Remseck
- Kreisverkehr L 1100 / Anschluss an Brücke



Oktober 2006
Aktualisierung des Entwurfs Febr. 2003
Hans Billinger, Verkehrsplaner
Jürgen Straß, Landschaftsplaner

Anlage 4: Text der Stellungnahme der Stadt Fellbach v. 10.10.2006
(Am 10.10.2006 einstimmig im Gemeinderat beschlossen. Ohne Anlagen.)

STADT FELLBACH
20.09.2006
- Baudezernat -

Fellbach, den

02/66-FI

An den

Verwaltungsausschuss - zur Vorberatung -
Bauausschuss - zur Vorberatung -
Gemeinderat - zur Beschlussfassung -

Betreff: Neckarquerung im Zuge der L 1197
Planfeststellungsverfahren
hier: Stellungnahme der Stadt Fellbach

Bezug: GR vom 15.07.2003 § 61 Beilage 71/03
§ 62 ergänz. Beilage 71/03
GR vom 26.07.2005 § 80 Beilage 100/05
VA vom 17.01.2006 § 3 Beilage 06/06
BA vom 19.01.2006 § 1
GR vom 31.01.2006 § 3

Anlagen: 1.) Variante C1 Übersichtskarte
2.) Variante E/4.3 Übersichtskarte
3.) Variante Remseck Übersichtskarte
4.) Regelquerschnitte
5.) Trassierungsparameter
6.) Qualitätskontrolle der umweltfachlichen Unterlagen, Planungsbüro Dr. Koch

A n t r a g: Der Gemeinderat beschließt im Rahmen des aktuellen Planfeststellungsverfahrens zum Bau einer neuen Neckarquerung im Zuge der L 1197:

- 1.) **Das Regierungspräsidium Stuttgart (RP) wird aufgefordert, das von ihm am 04.09.2006 eingeleitete Planfeststellungsverfahren zum Bau einer neuen Neckarbrücke im Zuge der L 1197 einzustellen, da folgende Punkte nicht geklärt sind, obwohl sie für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens unabdingbar sind:**
 - a) Mit dem Land Baden Württemberg ist die Frage zu klären, warum das Regierungspräsidium Stuttgart **entgegen den früheren Aussagen der Landesregierung** sich durch eigene **Finanzierungen** für Teile des Nord-Ost Ringes **als Bundesstraße einbringt**.
 - b) Die **Ergebnisse einer** vom Regierungspräsidium Stuttgart im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr im März 2006 in Auftrag gegebenen **Verkehrsuntersuchung** für den östlichen Raum von Stuttgart müssen **vorliegen**, um die konkrete Verkehrswirksamkeit jedweder neuen Straße feststellen zu können.
 - c) Die **offensichtlichen Fehler im Verkehrsgutachten** zum Planfeststellungsverfahren (Antragsunterlage 16) sind zu **beseitigen**. Die veränderten Ergebnisse der Verkehrsumlegungen sind in die Planungsvarianten einzuarbeiten.

- d) **Für alle Netzvarianten sind Planungsfälle zu untersuchen**, die durch entsprechende Netzwidestände/Dimensionierungen die Gesamtverkehrsbelastungen auf den beiden Neckarübergängen (geplante Brücke plus bestehende Brücke in Remseck) **nicht signifikant über die Belastung** der bestehenden Landesstraßenbrücke in Remseck **aus dem Planungs-Nullfall** (ca. 37.000 Kfz/d) ansteigen lassen.
- e) Die **Variante „Remseck“** ist **neu so zu planen**, dass der Stadtentwicklung, wie im Flächennutzungsplan von Remseck am Neckar entwickelt, weitgehend Rechnung getragen wird; d.h., die bestehende Brücke erhält nur noch eine sekundäre Bedeutung (z.B. Fußgänger, Radfahrer, Busse, Taxi usw.). Eine vertiefte ökologische Bewertungen, wie bei den anderen beiden Varianten, ist zu erarbeiten.
- f) Das Verfahren ist insbesondere deshalb einzustellen, weil die geplante Trasse nicht der linienbestimmten Variante C 1 entspricht. Die nunmehr als Antragsvariante vorgelegte Planung entspricht in Teilbereichen (am Bauanfang bis über den Neckar) nicht mehr der linienbestimmten Variante C 1, sondern der Variante D. Damit ist eine mögliche Fortführung der Straße (Nordost-Ring) südlich des „Sonnenhofes“ in Richtung Kornwestheim, wie linienbestimmt, nicht mehr möglich. Das empfindliche Kufental wird tangiert.
- g) In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sind die Erkenntnisse der Immissionsgutachten vom Juli 2006, insbesondere bzgl. des Schutzgutes Mensch, zu berücksichtigen. Die Beeinträchtigungen des Menschen durch Verlärmung der Erholungslandschaft (Sportanlagen) sind zu erfassen und zu bewerten. **Maßnahmen zur Kompensation der Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch**, der Kultur- und Sachgüter sind aufzuzeigen, die biologische Vielfalt und die Auswirkungen des Vorhabens auf diese sind zu erfassen, die Wechselwirkungen sind darzustellen.
- h) Die **Variante „Remseck“** ist **umweltfachlich** in vergleichbarer Weise **zu überprüfen, wie dies im Zusammenhang mit der jetzt begonnenen Planfeststellung für die Neckarquerung geschehen ist**.
- i) Die **Vorzugsvariante (genannt C 1) sowie die Variante E / 4.3 sind so zu überarbeiten, dass eine natur- und landschaftsgerechtere Trassierung mit den Parametern einer Landesstraße durchgeführt wird**. Durch die bisherige strikte Orientierung ausschließlich an den Varianten des Linienbestimmungsverfahrens zum Ausbau der B 29 (Nordost-Ring) werden Planungs- und Handlungsspielräume für eine Landesstraße nicht genutzt. Daraus folgt, dass die Eingriffe bisher nicht minimiert werden können.
- j) In die Überprüfungen und Darstellungen zur Planrechtfertigung sind **neue Erkenntnisse aus der demografischen Entwicklung, der Energiepreisentwicklung und der Mautgebührenentwicklung einzuarbeiten. Angezweifelt** werden die vorgelegten Unterlagen hinsichtlich der Verkehrsumlegung im Netz auf Grund der vorgegebenen **Netzwidestände**. Es sind nicht nachvollziehbare Verkehrsverlagerungen im Netz erkennbar.

2.) **Unabhängig von Ziff. 1 bringt die Stadt Fellbach zum Ausdruck:**

- a) **Die am 04.09.2006 vorgelegte Planung zum Bau einer neuen Neckarquerung in der Vorzugsvariante (im Verfahren als Variante C 1 bezeichnet) wird abgelehnt**. Insbesondere wird der dadurch implizierten Teilrealisierung eines, von der Stadt Fellbach stets abgelehnten, Nordost-Ringes widersprochen, für dessen weitere Planung als Bundesstraße, insbesondere nach der Einstufung im Bundesverkehrswegeplan, von der Bundesregierung nicht die erforderliche Zustimmung vorliegt.
- b) **Auch die in den Planfeststellungsunterlagen alternativ untersuchte Variante E / 4.3 wird abgelehnt**, da sie hinsichtlich ihrer Trassierung und Gradientenführung auch eine Weiterführung der Straße als Nordost-Ring ermöglicht, der von der Stadt Fellbach stets abgelehnt wurde.
- c) **Es wird die Realisierung der „Variante Remseck“, wie bereits in einem Verkehrsgutachten von Prof. Kölz für die Stadt Remseck am Neckar empfohlen, gefordert**, da durch sie die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft vorgenommen werden. Es entstehen zudem deutlich geringere Baukosten. Durch diese Variante werden die geringsten Mehrbelastungen im Verkehr für die benachbarten Gemeinden hervorgerufen. Durch flankierende verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf der bestehenden Neckarbrücke in Remseck lassen sich die Belastungen noch deutlich reduzieren. Durch die Baumaßnahme würden Planungen

des Bundes (siehe hierzu auch die in Auftrag gegebenen Untersuchungen) nicht berührt oder gar negativ beeinflusst.

3.) Hilfsweise, für den Fall der Planfeststellung, fordert die Stadt Fellbach:

- a) **Der Ausbau des Knotenpunktes L1197 / K1854 nördlich von Oeffingen ist zurückzustellen** und zuerst der neue Verkehrsfluss mit der Fertigstellung der Brücke abzuwarten. Eine Kostenbeteiligung der Stadt Fellbach am Ausbau des Knotens wird abgelehnt.
- b) Es wird gefordert, **parallel zur L 1197** zwischen der Kreuzung an der Ludwigsburger Straße in Oeffingen und dem Parkplatz am Hartwald auf der östlichen Straßenseite einen **seitlichen Fuß-/Radweg** anzulegen.
- c) Es wird gefordert, dass zum **Erhalt des bestehenden Feldwegenetzes** mindestens eine Querung zwischen dem Neckarhang und der Einfahrt zum Sportgelände am Tennhof durch **eine Überführung** geschaffen wird.
- d) Es wird gefordert, dass entlang der Straße zur **Abwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs und der ungehinderten Bewirtschaftung der Ackerflächen parallele Wege** angelegt werden.
- e) Es wird gefordert, dass **auf Fellbacher Gemarkung** (hier insbesondere am nördlichen Ortsrand von Oeffingen) geeignete **Maßnahmen zum Schutz vor dem Verkehrslärm** getroffen werden. Auch wenn nach den aktuellen Berechnungen im Planfeststellungsverfahren derzeit keine gesetzliche Verpflichtung zur Beteiligung an Lärmschutzeinrichtungen besteht, so verhehlt das Land nicht, die Weiterführung der Straße bis an die B 14/29 bei Waiblingen als künftigen Nordost-Ring zu betreiben. Eine spätere Realisierung würde dann wieder hinsichtlich der Neuverlärmung zu einer „bestehenden Verlärmung“ hinzugerechnet und einen erforderliche Beteiligung am Lärmschutz auch dann wieder fraglich erscheinen lassen.
- f) Es wird gefordert, dass **Ausgleichsmaßnahmen verstärkt auch auf der Gemarkung Oeffingen** durchgeführt werden. Das Land unterhält hier seit Jahren Flächen, die nur noch extensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Durch die Einbindung in den neuen regionalen Grünzug vom Neckar bis zur Rems (Scillawald, Weidachtal, renaturierter Steinbruch Epple, Ruckgraben, Finkenbach, Hart, ...) kann den Ansprüchen einer Verknüpfung zwischen dem künftigen „Neckarpark“ und dem „Landschaftspark Rems“ entsprochen werden.
- g) Es wird gefordert, dass **überschüssige Bodenmassen aus ökologischen Gründen und nicht zuletzt aus Kostengründen auf Flächen des Tennhofes dauerhaft abzulagern** (Flächenmodellierung, ggf. auch im Zuge der Neuanlage eines öffentlichen Golfplatzes)
- h) Es wird gefordert, dass **überschüssige Bodenmassen auch im Zuge der Errichtung eines Lärmschutzwalles südlich der bestehenden Landesstraße 1197 im Bereich der Ortslage Oeffingen (nördlich der künftigen Ortsranderweiterung „Langes Tal“) einzubringen** sind.
- i) Es wird gefordert, dass beim Grunderwerb **entstehende Restflächen** an der künftigen Straße vom Land **erworben und so zusammengeführt werden, dass sinnvolle Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe durchgeführt** werden können.

Erläuterungen:

1. Stand des Verfahrens

Zu Beginn dieses Jahres ist die Stadt Fellbach schon einmal im Rahmen des Anhörungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange zur Neckarquerung im Zuge der L1197 zu einer Stellungnahme aufgefordert worden. Hierüber hat der Gemeinderat am 31.01. dieses Jahres auf der Grundlage der Vorlage 06/06 beraten. Auf dieser Vorlage wird im Zusammenhang verwiesen. In diesem Anhörungsverfahren wurde der Stadt Fellbach Planunterlagen vorgelegt, die 2 Varianten für eine Neckarquerung auswiesen und zwar die Variante C1 und die Variante E/4.3. Hierzu wurde eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Eine 3. Variante, nämlich eine Brücke in Remseck, bezeichnet als Variante „Remseck“, wurde nicht weiter untersucht, sondern nur textlich erwähnt und nicht weiter in die Abwägung einbezogen.

In den nunmehr vorgelegten Planfeststellungsunterlagen wurde die C1 Variante aufgrund von Einsprüchen der Stadt Stuttgart in Richtung Nordosten verschoben. Für die E/4.3 Variante wurden ergänzende ökologische Untersuchungen vorgenommen. Die Variante Remseck wurde nur verkehrlich untersucht und keiner ökologischen Bewertung unterzogen, wobei die verkehrliche Untersuchung und der Vorschlag für eine verkehrliche Verknüpfung nicht als eine qualitätsvolle Planung bezeichnet werden kann, da in keiner Weise städtebauliche Zielsetzungen der Stadt Remseck am Neckar berücksichtigt wurden.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat mit Schreiben vom 30.08.06 die Stadt Fellbach aufgefordert, die Anhörung durch Bekanntmachung und Auslegung der Unterlagen einzuleiten. Die Auslegung erfolgt vom 04.09 bis 04.10.06. Die Stellungnahmen sind spätestens bis Mittwoch, den 18. Oktober '06 dem Regierungspräsidium vorzulegen. Diese Frist gilt auch für Stadt Fellbach als Trägerin öffentlicher Belange.

Im weiteren Verfahrensschritt wird das Regierungspräsidium als Planfeststellungsbehörde die eingegangenen Einwendungen prüfen und eine entsprechende Stellungnahme für eine öffentliche Anhörung vorbereiten. Nach dieser Anhörung wird möglicherweise auf Einwendungen eingegangen, die dann in dem anschließenden, rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss ihren Niederschlag finden. Diese Beschlussakte, die der Stadt Fellbach dann zur Verfügung gestellt wird, ist die Grundlage zur Prüfung einer Klage.

2. Darstellung der Planfälle

Die Planfälle zu den Varianten C1, E/4.3 und „Remseck“ wurden in der Vorlage 06/6 vom 10.01.06 dargestellt. Auf dem zwischenzeitlich veränderten Verlauf der Brücke der Variante C1 wurde schon im Text hingewiesen. Als umfassende, erläuternde Ergänzung hat jedes Mitglied des Gemeinderates vorzeitig den Erläuterungsbericht zum Planverfahren und die textliche Zusammenfassung der Gesamtabwägung erhalten. Hierin sind auch noch einmal der genaue Streckenverlauf, die Streckencharakteristik, die Verkehrsprognosen für wesentliche Straßenquerschnitte und die ökologischen Anforderungen dargestellt. Dieses wird nicht noch einmal in dieser Vorlage wiederholt. Vielmehr wird, falls es erforderlich ist, im Einzelnen noch in den nachfolgenden Erläuterungen zum Sachantrag darauf eingegangen.

3. Einwendungen gegen die Grundsätze des Planverfahrens

a) Umwandlung der Nordostumfahrung von einer Bundesstraße in eine Landesstraße

Bisher weist der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg zur Entlastung der bestehenden Brücke in Remseck eine zweite, parallel verlaufende Brücke in unmittelbarer Nähe aus. Es wäre die vordringliche Aufgabe des Landes Baden-Württemberg gewesen, dieses Projekt schon frühzeitig weiterzuverfolgen und mit in den Regionalverkehrsplan aufzunehmen. Dieses ist versäumt worden. Die Stadt Remseck hat in ihrem Flächennutzungsplan einen neuen Brückenstandort aufgrund von Verkehrsgutachten manifestiert. Es wäre also die Aufgabe des Landes gewesen, mit Remseck zusammen eine sinnvolle optimale Verkehrslösung in diesem Bereich zu finden.

Stattdessen hat das Land Baden-Württemberg nunmehr die Nordostumfahrung als regionale Straße (Landesstraße L1197) erklärt und sich von der im Generalverkehrsplan des Landes ausgewiesenen Brücke in Remseck verabschiedet. Dieses geht aus der Antwort des Innenministeriums auf eine Kleine Anfrage der SPD-Landtagsabgeordneten Altpeter hervor. Damit steht das Land Baden-Württemberg im Widerspruch zur Aussage des früheren Verkehrsministers Müller, wonach das Land Baden-Württemberg nicht auf der Ebene der Landesstraßen eine indirekte Vorfinanzierung der Nordostumfahrung vornehmen werde. Gegen die nun praktizierte Vorgehensweise wird Einspruch erhoben.

b) Funktion der Nordostumfahrung Stuttgarts in den bisherigen Planungen

Das Land Baden-Württemberg hat in den 70er Jahren eine großräumige Untersuchung für eine Autobahnverbindung zwischen der A8 und der A81 unter der Bezeichnung „Neckaral Autobahn“ durchgeführt. Das Büro Schächtele hat sowohl eine verkehrstechnische Analyse vorgenommen als auch ein Linienkonzept untersucht. Das Land Baden-Württemberg hat diese Planung verworfen. Zum damaligen Zeitpunkt bestanden auch schon umfangreiche Straßenplanungen, wie beispielsweise u.a. die grobe Linienführung als Nordoststring über das Schmidener Feld für eine zweispurige Nordostumfahrung um Stuttgart.

Das Land Baden-Württemberg hat in den nachfolgenden Jahren das Ziel verfolgt, der Funktion der Nordostumfahrung Stuttgart als Verbindung der B29 / B14 in den Raum Ludwigsburg und Verknüpfung mit der B27 und B10 eine überregionale Bedeutung zu geben.

Mit der Aufstellung des neuen regionalen Verkehrsplans in den 90er Jahren hat die Planung für die Nordostumfahrung als Nordoststring wieder an verkehrspolitischer Bedeutung gewonnen. Dabei ist in den Voruntersuchungen zum Regionalplan der Nordostumfahrung eine klare, regionale Bedeutung als Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Ludwigsburg/Kornwestheim und Waiblingen/Fellbach zugeordnet worden. Dazu belegen auch einzelne Verkehrsanalysen, dass der weitaus überwiegende Teil regionaler Verkehr ist.

Diese Zielsetzung hat auch seinen verkehrsplanerischen Niederschlag in den Voruntersuchungen zum regionalen Verkehrsplan in der sogenannten „Teilraumuntersuchung“ gefunden. Hier sind in dem regionalen Einzugsbereich der Nordostumfahrung Verkehrsprognosen erarbeitet worden, auf deren Basis verschiedene Straßenprojekte mit entsprechenden Linienführungen alternativ untersucht wurden, u.a. auch eine durchgehende Nordostumfahrung als zweistreifige, in stark belasteten Bereichen auch als vierstreifige Straße. Letzten Endes kommen die Gutachter in der Teilraumuntersuchung zu dem Ergebnis, dass nur die sogenannte Variante 4.3 in die weiteren großräumigen Untersuchungen einbezogen werden sollte. Bei dieser Variante handelt es sich nur um eine kurze Straßenverbindung zwischen der westlichen Umfahrung Aldingens und der Landesstraße zwischen Oeffingen und Remseck.

Das Regionalparlament hat dann eine einseitige politische Entscheidung gefällt, in das weitere Bezugsszenario eine vierstreifige Nordostumfahrung aufzunehmen und die Variante 4.3 nur in einem fiktiven, wohl nicht zu realisierenden regionalen Verkehrskonzept weiter zu verfolgen. Damit hat sich die Region auf die Ziellinie des Landes Baden-Württemberg gegeben.

Nur aufgrund intensiver Gespräche mit der Region konnte ein direkter Anschluss an die B10 südlich von Kornwestheim vermieden werden, sodass nunmehr der Anschluss in nördliche Richtung, an den Ortsrand Kornwestheims geschoben wurde. Ansonsten hätte die Straße eindeutig die Funktion einer überregionalen autobahnmäßigen Verbindung gehabt.

Aufgrund der vorgenannten Verkehrsuntersuchungen und Überlegungen hat das Land Baden-Württemberg die Beschlüsse zum regionalen Verkehrsplan dazu benutzt, um dem Bund die Nordostumfahrung als vierstreifige Bundesstraße für den Bundesverkehrswegeplan zu offerieren. In diesem Zusammenhang ist niemals mehr eine großräumige Umfahrung im Sinne einer Neckaral-Autobahn ins Gespräch gebracht worden.

Um so verwunderlicher ist nun eine Untersuchung, die durch das Land Baden-Württemberg im Auftrag des Bundes initiiert wurde, nämlich im südöstlichen Bereich der Region sozusagen im Bereich der ursprünglichen Linienführung der Neckaralautobahn, verschiedene lokale Entlastungsmaßnahmen auf regionaler Basis zu untersuchen. Damit schwenkt das Land Baden-Württemberg möglicherweise wieder auf alte Zielsetzungen zurück in der Erwartung, dass es langfristig zu keiner Realisierung der Nordostumfahrung kommen wird, da diese Straße im Bundesverkehrswegeplan in der Rangfolge wegen der hohen ökologischen Risiken zurückgesetzt wurde.

Das Planfeststellungsverfahren ist so lange auszusetzen, bis die eingeleitete großräumige Untersuchung den Kommunen zur Auswertung vorgelegt wurde.

c) Regionale verkehrstechnische Zielsetzungen

Für die verkehrstechnische Untersuchung stellt der Planfall 0 für das Jahr 2020 die Hochrechnung des Verkehrs für das bestehende Straßennetz einschließlich der Straßenbauprojekte im regionalen Umfeld dar, die bis dahin realisiert werden können. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass ca. 37.000 Kfz/24h die bestehende Brücke in Remseck befahren werden. Es handelt sich damit im wesentlichen um den regionalen Verkehr zwischen den beiden o. g. Wirtschaftsräumen.

Die Verkehrsplaner haben es sich in keiner Weise zur Zielsetzung gemacht, mit dem Bau einer weiteren Brücke dieses Verkehrsaufkommen auf 37.000 Kfz/24h zu begrenzen. Dieses hätte dadurch erreicht werden können, dass an anderer Stelle im Straßennetz Widerstände eingeplant werden, um in diesem regional bedeutsamen und empfindlichen Bereich kein weiteres Verkehrsaufkommen zu induzieren. Stattdessen liegt die Summe der Verkehrsströme beider Brücken zwischen 49.000 und 52.000 Kfz/24h je nach Variante.

Diese vorgenannte Zielsetzung hätte bei allen 3 Varianten mit untersucht werden müssen, um insbesondere den Verkehr auf den vorhandenen Straßen nicht überproportional anwachsen zu lassen.

Es wird daher gefordert, eine Neuberechnung unter Maßgabe der Widerstände für alle 3 Varianten vorzulegen insbesondere für die Variante Remseck, bei der die bestehende Brücke im Sinne einer vernünftigen städtebaulichen Entwicklung nur noch die Funktion einer innerstädtischen Straße von untergeordneter Bedeutung haben darf. In diesem Zusammenhang sind auch eklatante Fehler von Verkehrsbeziehungen im Netz zu korrigieren, z. B. ist die nördliche Friedrich-List-Straße als Durchgangsstraße mit einer Belastung von über 10.000 Kfz / 24 h ausgewiesen.

d) Verkehrliche Grundlagen der Planung

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 berücksichtigt nach Ansicht der Stadt Fellbach nicht im ausreichenden Maße die demografische Entwicklung und die Energiepreisentwicklung. Jedenfalls ist aus den Unterlagen in keiner Weise erkennbar, inwieweit auf diese zukünftige Veränderungen in der Prognose eingegangen wird. Darüber hinaus, hat die Mautgebühr zu nicht unerheblichen Verkehrsverlagerungen im vorhandenen Straßennetz geführt. Auch hierzu wird keine qualifizierte Aussage gemacht.

Es wird daher gefordert, dass das Planverfahren zurückgestellt wird und nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen die Prognoseberechnung überarbeitet wird.

In diesem Zusammenhang werden erhebliche Zweifel an der Verteilung des Verkehrs im Netz erhoben. Die Stadt Fellbach fordert daher die Herausgabe der Netzmatrix mit der entsprechenden Festlegung der Parameter, um sie gutachterlich beurteilen lassen zu können. Auch hierin wird ein Grund gesehen das Planverfahren entsprechend auszusetzen.

e) Überplanung der Variante C1 und E/4.3 und Variante „Remseck“

Beide Varianten sind nach den Parametern für Landesstraßen mit einer $V_e = 70$ km/h statt $V_e = 80$ km/h zu planen. Das entspricht dem angrenzenden Landesstraßennetz. Bisher wurde eine Planung vorgelegt, deren Parameter eine Autobahn zulassen würde. Bei der Neuplanung ist eine geringere Straßenbreite und wegen der landschaftlichen Einbindung eine Tieferlegung im Neubauabschnitt zu wählen. Damit wird das Landschaftsbild durch den Verkehr wesentlich weniger beeinträchtigt. Dabei ist auch ein größeres Gefälle als 4 % in Kauf zu nehmen, so wie es bisher auch auf der bestehenden Landesstraße L1197 von Aldingen nach Oeffingen akzeptiert wird. Der Verlauf der Straßen ist so zu wählen, dass eine Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen minimiert wird, d.h. es muss mit deutlich engeren Radien geplant werden.

Es wurden nur die beiden Brückenvarianten südwestlich von Aldingen untersucht. Intensive verkehrliche, umweltfachliche und planerische Überlegungen zu der 3. Variante einer Parallelbrücke in Remseck wurden nicht angestellt.

Damit hat das Regierungspräsidium Stuttgart seine ursprüngliche Aufgabe, die sich aus dem Generalverkehrsplan des Landes ergibt, ignoriert.

Es muss daher gefordert werden, dass die 3. Variante in Remseck mit gleicher Intensität untersucht wird. Hierauf hat schon Herr Oberbürgermeister Palm in seinem Schreiben vom 08.11.2005 an das Regierungspräsidium Stuttgart hingewiesen. Dabei müssen die städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt Remseck am Neckar miteinbezogen werden. Dieses ist in keinsten Weise erfolgt, obwohl die Variante Remseck „mit hohen ökologischen Vorteilen“ bezeichnet wird.

Die Finanzierung zu den Untersuchungen der Planfeststellung wurde zum Teil von der IHK Stuttgart mitgetragen, da offensichtlich der Haushalt des Landes Baden-Württemberg dafür keine Mittel auswies. Da die IHK Stuttgart sich bisher in aller Deutlichkeit für einen 4-spurigen autobahnmäßigen Ausbau eines Nordosttringes mit überregionaler Bedeutung ausgesprochen hat, ist die wertneutrale Abwägung der vorgelegten Varianten in Frage zu stellen und damit liegt ein eklatanter Abwägungsmangel vor. Schon aus diesem Grund ist das Verfahren auszusetzen, bis ausgewogene Planunterlagen erarbeitet wurden.

f) Umweltfachliche Aspekte

Die umweltfachlichen Unterlagen (UVS, LBP) sind unvollständig und berücksichtigen teilweise nicht die aktuellen Erkenntnisse aus anderen Unterlagen. Insbesondere die Immissionsgutachten vom Juli 2006 (Lärm, Luftschadstoffe) wurden in ihren Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen nicht berücksichtigt. Auch die Auswirkungen des Vorhabens auf die Beeinträchtigung der Erholungsnutzung durch Verlärmung und Zerschneidungswirkungen im Bereich nördlich von Oeffingen finden keine angemessene Berücksichtigung. Es fehlt eine Darstellung der Kompensation der Beeinträchtigungen für das Schutzgut Menschen (Aufgabe der UVS).

Die Untersuchungen wurden ausschließlich auf den Teilbereich des planfestzustellenden Abschnitts fixiert, Wirkungen auf mögliche Verbindungen zwischen den benachbarten FFH-Teilgebieten und auf die in ihnen lebenden Tierpopulationen wurden nicht geprüft. Sowohl in der UVS als auch in dem LBP findet keinerlei Berücksichtigung der biologischen Vielfalt statt, obwohl dies vom Gesetzgeber (UVPG und BNatSchG) gefordert wird. Dies wird als erheblicher Mangel angesehen.

Obwohl nach Aussage der Fachplaner die Variante „Remseck“ wegen ihres geringen Eingriffs als die umweltfachlich sinnvollste beurteilt wird, ist eine umweltfachliche Prüfung unterblieben. Es ist erforderlich, eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung für diese Variante durchzuführen, die nicht nur die verkehrlichen Aspekte berücksichtigt, sondern sämtliche Wirkungen (Flächeninanspruchnahme, Trennwirkung, Emissionen, Landschaftsbildveränderungen) einer derartigen Netzvariante umfasst.

In den Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit werden die Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Schutzgütern nur in einer sehr allgemeiner Form abgehandelt. Eine detaillierte Betrachtung findet nicht statt. Es fehlt eine Darstellung von Hinweisen auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben (nach § 6 (4) Nr. 3 UVPG).

Das Konzept für den Ausgleich der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im LBP ist fragwürdig, da ein Großteil der vorgesehenen Maßnahmen auf dem Straßenkörper realisiert werden soll. Die Gestaltung des Straßenkörpers stellt in der Regel eine Verminderungsmaßnahme dar, die aber nicht geeignet ist zur Kompensation von Beeinträchtigungen insbesondere für die Naturgüter Tiere, Pflanzen und Boden. Bei den Naturgütern Tiere, Pflanzen und Boden verbleiben nicht ausgleichbare Eingriffe; die vorgesehene Ersatzmaßnahme Nr. 23 ist nicht geeignet, diese nicht ausgleichbaren Eingriffe in angemessener Form zu kompensieren.

Bei Realisierung des landschaftspflegerischen Konzepts in der vorgesehenen Form verbleiben auf Gemarkung Fellbach erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Qualitätskontrolle der umweltfachlichen Unterlagen für die Neckarquerung im Zuge der L 1197 des Planungsbüros Dr. Koch (Anlage 6) verwiesen.

g) Formale Abwägungsmängel

Das Land Baden-Württemberg hat im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens für die Neckarüberquerung verschiedene Varianten untersucht und ist dabei im Rahmen der Abwägung zu der sogenannten C1-Variante gekommen. Die E-Variante verläuft etwas weiter südwestlich der Trasse der Variante 4.3 aus der früheren Teilraumuntersuchung und wird daher E/4.3 genannt. Als 3. Variante ist eine parallel laufende Brücke zur bestehenden in Remseck geplant.

Die Straßenbauverwaltung widerspricht sich in ihren Aussagen zum Variantenvergleich dadurch, dass zum Teil die C1 Variante favorisiert wird, weil sie den optimalen Straßenverlauf aus der Linienbestimmung darstellt, andererseits wird zugegeben, dass nicht damit gerechnet werden kann, dass aufgrund der Einstufung im Bundesverkehrswegeplan diese Straße überhaupt realisiert werden kann. Dies hat auch zu Aussagen von Seiten der Straßenbauverwaltung geführt, dass damit gerechnet werden muss, dass es zu keiner durchgehenden Ostumfahrung kommt.

Insofern müssen die vorgelegten 3 Varianten unabhängig von einer späteren Weiterführung abgewogen werden. In diesem Zusammenhang muss auf einen Formfehler in den Unterlagen hingewiesen werden. Aufgrund des frühzeitigen Einspruchs der Stadt Stuttgart im Vorverfahren musste die Trasse des Brückenverlaufs aus der C1-Variante weiter in Richtung Nordosten verschoben werden, sodass die Linie nun auf der Variante D liegt und damit auf der Westseite des Neckars sehr dicht an das ökologisch empfindliche Kufental heranrückt und der bestehende Sonnenhof nördlich in Richtung dieses Kufentals umfahren werden muss. Damit stimmen Bezeich-

nung der Brückenvariante im Bezug auf das Linienbestimmungsverfahren nicht mehr überein. Auf diese grundlegende Änderung seit dem Anhörungsverfahren wird im Antragsverfahren nicht hingewiesen.

4. Weitere Erläuterungen zu den Anträgen

Für die Variante C1 und E/4.3 sind die Prognosewerte für das Jahr 2020 in der Vorlage 06/06 dargestellt. Zusammenfassend kann für die betroffenen Kommunen festgestellt werden, dass sich in Ludwigsburg auf den beiden einfallenden Straßen die Verkehrszunahme und die Verkehrsabnahme die Waage hält. Kornwestheim wird stärker belastet. Der Waiblinger Stadtteil Hegnach erfährt auf der K1854 in Richtung Oeffingen eine deutliche Verkehrszunahme. Insgesamt gibt es auf der L1142 nur eine geringfügige Verkehrszunahme und eine geringfügige Entlastung, insofern ändert sich in der Ortslage von Hegnach nichts wesentliches. Auf der Stuttgarter Gemarkung ergeben sie auf der L1100 und der K9500 im Bereich des Stadtteiles Neugereut Entlastungen zwischen 15 % und 25 %, die nicht ohne weiteres nachzuvollziehen sind.

Für Fellbach ergibt sich keine gravierende Entlastung, sondern nur eine deutliche Mehrbelastung von über 50 % auf der Ortsrandstraße in Oeffingen und damit in unmittelbarer Nähe der dortigen Wohnbebauung.

Für Remseck ergibt sich für den Stadtteil Aldingen auf der westlichen Randstraße der L1144 unmittelbar angrenzend an die Wohnbebauung eine deutliche Mehrbelastung, auf der L1100 entlang der bestehenden Bebauung eine deutliche Verkehrsabnahme. Hierzu muss allerdings vermerkt werden, dass dieses für Aldingen keinen wesentlichen Vorteil bringt, da zum einen die Straße von einer Lärmschutzwand begleitet wird, andererseits noch hinter der Lärmschutzwand in Teilbereichen eine Pufferzone aus öffentlichen Einrichtungen und gewerblichen Betrieben liegt. Weiterhin bringen die beiden vorgenannten Varianten für den Stadtteil Neckargröningen keinen Vorteil, da die L1100 unmittelbar nördlich der bestehenden Brücke weiterhin mit über 30.000 Fahrzeugen belastet sein wird, sodass sich hier eine städtebauliche Entwicklung überhaupt nicht abzeichnen lässt. Insbesondere wird auf diese empfindliche Stelle in keiner Weise eingegangen.

Auf der Südseite der Brücke treffen 3 Straßen aufeinander. Auf der östlichen Straße der L1140 aus Richtung Schwaikheim kommend gibt es keine wesentliche Verkehrsveränderung, desgleichen auf der L1142 aus Richtung Hegnach kommend. Eine deutliche Verkehrsabnahme gibt es nur auf der Brücke selbst und der L1197 von Oeffingen kommend.

Damit kann zusammenfassend festgestellt werden, dass es die einzige bedeutende Verkehrsentslastung in Remseck nur auf dem Abschnitt der L1197 im Bereich der dortigen, einseitigen Wohnbebauung gibt. Mit den beiden Varianten C1 und E/4.3 wird einerseits ein verkehrstechnisches Nadelöhr beseitigt und das regionale Straßennetz beidseits des Neckars durch eine zusätzliche Brücke verbunden, allerdings keine wesentliche Entlastung der tangierten Wohngebiete erreicht. Eine vernünftige städtebauliche Entwicklung in Remseck wäre bei diesen Varianten nur durch eine 3. Brücke zu erreichen.

Unter der Abwägung, dass die Varianten C1 und E/4.3 erhebliche Zerschneidungseffekte in der freien Landschaft mit all seinen ökologischen Aspekten erzeugen, ist der Variante Remseck aus Fellbacher Sicht der Vorzug zu geben. Bei dieser Variante würde das Straßennetz in Fellbach durch ein solches Projekt nicht mehr Verkehr erhalten. Auch für die anderen umgebenen Kommunen würde sich der Status quo ergeben. Allerdings könnte Remseck seine städtebauliche Entwicklung vorantreiben, insbesondere unter der Maßgabe, dass die bestehende Brücke nur noch eine deutlich untergeordnete Funktion im Netz erhält, als bisher im Verkehrsgutachten nachgewiesen. Unter dieser Voraussetzung könnte die Annahme getroffen werden, dass ein Teil des Verkehrs nicht mehr die Route über Hegnach nimmt, sondern über Oeffingen, da die L1197 günstiger in den neuen Brückenstandort eingebunden ist, als die L1142 von Hegnach kommend.

Es ist daher der Variante Remseck die 1. Priorität in der weiteren Planung zu geben.

In dem Vergleich beider Varianten C1 und E/4.3 kommen die Gutachter in der Zusammenfassung zu dem Ergebnis, dass bei der Bewertung aller ökologischer Aspekte beide Varianten gleichrangig zu bewerten sind. Diese ist bei intensiver Betrachtung beider Varianten auch aus den vorgelegten Gutachten nicht nachzuvollziehen:

- Die C-Variante zerschneidet die Landschaft durch ihren Verlauf deutlich stärker.
- Der Gesamtschadstoffeintrag für die Wohnbebauung in Aldingen ist höher.
- Die Gesamtlärmbelastung für die angrenzende Wohnbebauung in Aldingen ist ebenfalls höher.

Die Gutachter haben nicht den Gesamtschadstoffausstoß durch die für die beiden Varianten betrachtet, sondern nur kleinere die Straße begleitende Abschnitte. Betrachtet man den Gesamtschadstoffausstoß dann ist es logisch,

dass die Variante C1 insgesamt zu einem deutlich höheren Schadstoffausstoß kommen muss, da der gesamte Verkehr auf die Landesstraße ins Neckartal geführt werden muss, um dort über mehrere Knotenpunkte dann wieder bei Aldingen den Hang hoch geführt werden muss. Dies bedeutet insgesamt einen deutlich höheren Schadstoffausstoß.

Die im Verfahren bezeichnete Variante C1 wird aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt. Die Gründe hierfür wurden schon im vorangegangenen Text eingehend dargestellt.

Auch die in den Planfeststellungsverfahren alternativ untersuchte Variante E/4.3 wird abgelehnt, da sich hinsichtlich ihrer Trassierung und Gradientenführung auch eine Weiterführung der Strasse als Nordost-Ring ermöglicht. Dieses ist von der Stadt Fellbach stets abgelehnt worden. Auf eine alternative Planung hierzu, was Straßenverlauf und Einbindung in die Landschaft angeht, wurde im Vortext verwiesen.

Unter der Maßgabe, dass durch eine weitere Brücke über den Neckar kein zusätzlicher Verkehr in den Raum induziert werden soll, ist auf den Ausbau des Knotenpunktes L1197 / K1854 nördlich von Oeffingen zu verzichten. Eine Notwendigkeit zum Ausbau ist nicht zu erkennen, da bisher der Verkehr zügig über den bestehenden Knoten abgewickelt werden kann und entsprechende Verkehrsreserven noch gegeben sind. Wenn es überhaupt zu Überlegungen eines Umbau des Knotens kommen sollte, dann erst zu einem Zeitpunkt nach Fertigstellung einer neuen Neckarbrücke und Beurteilung der neuen Verkehrsflüsse.

Eine Kostenbeteiligung der Stadt Fellbach zum Ausbau des Knotenpunktes wird abgelehnt.

Die Anbindung der Ortskernlage des Stadtteiles Oeffingens an das Naherholungsgebiet des Hartwaldes ist in nicht ausreichendem Maße gegeben. Es wird daher gefordert, dass parallel zur L1197, zwischen der Kreuzung an der Ludwigsburger Straße, Oeffingen und dem Parkplatz am Hartwald auf der östlichen Seite ein Fuß- und Radweg anzulegen ist, der auch von der Landwirtschaft genutzt werden kann. Dieser Weg findet seine Fortsetzung im neuen Parallelfeldweg, der der Planung zugrunde liegt. Dieser auf der nordöstlichen Straßenseite verlaufende Feldweg ist bis zum geplanten neuen Wanderparkplatz weiterzuführen. Der bestehende Feldweg zwischen dem Waldrand und dem geplanten Wanderparkplatz ist weiterhin asphaltiert zu erhalten, da in dieser Ausbauart die Unterhaltungslast der Stadt Fellbach geringer ist als bei einer wassergebundenen Decke.

Im Bereich des Neubaus der Trasse wird zum Erhalt des bestehenden Feldwegenetzes mindestens eine Querung zwischen dem Neckarhang und der Einfahrt zum Sportgelände am Tennhof als Überführung verlangt. Damit ist auch gewährleistet, dass die beiderseits der Straße liegenden Naherholungsbereiche zumindest in minimaler Form miteinander verbunden bleiben. Die ungehinderte Bewirtschaftung der Ackerflächen beiderseits der Straßentrasse ist nicht nur durch die vorgenannte Brücke zu gewährleisten, sondern auch durch parallel geführte Feldwege. Der Verlauf ist im Einzelnen mit der Stadt Fellbach abzustimmen.

Sollte es zu einem gravierenden Mehrverkehr auf der L1197 als Umfahrung um den Stadtteil Oeffingen kommen, so ist der Ortsrand durch geeignete Maßnahmen vor dem Verkehrslärm zu schützen, wobei nicht die gesetzlich vorgeschriebenen Höchstwerte zugrunde zu legen sind, sondern eine Optimierung des Lärmschutzes auch im Bezug auf die vorhandene und bereits geplante Erweiterung der Wohnbebauung erreicht werden muss.

Im Wesentlichen werden als Ausgleichsmaßnahmen auf der Fellbacher Gemarkung nur die Begrünung der Böschungsflächen angeboten. Solche Maßnahmen haben nur eine untergeordnete ökologische Bedeutung. Darüber hinaus werden zwei kleinere Flächen von insgesamt unter 1 ha Ackerfläche in Magerrasen oder als Ergänzung eines kleinen Waldstückes angeboten.

Es ist schon verwunderlich, dass der wesentliche Ausgleich in einer Größenordnung von 8 – 9 ha auf der Gemarkung Remseck a.N. erfolgt. Die Stadt Fellbach fordert daher, dass wesentliche Ausgleichsmaßnahmen auf Fellbacher Gemarkung im Bereich der Tennhofflächen durchgeführt werden. Hier stehen ausreichend Flächen zur Verfügung, die auch der Naherholung der Oeffinger Bürger dienen können.

Im Randbereich der neuen Straße werden Ackerflächen unwirtschaftlich durchschnitten. Solche Restflächen sind mit in die Planung einzubeziehen.

Die aus der geforderten Tieferlegung der Strasse zusätzlich gewonnenen Bodenmassen können auf dem Tennhofareal großflächig eingebaut werden, ohne das Landschaftsbild zu verfremden. Darüber hinaus können diese Bodenmassen auch verwendet werden für den Lärmschutzwall am nördlichen Rand von Oeffingen.

5. Zusammenfassung und rechtliche Bewertung

a) Unvollständigkeit der Unterlagen

Die Unterlagen sind, wie vorstehend im Einzelnen dargestellt, unvollständig. Auf der Basis dieser Unterlagen kann keine Planfeststellung stattfinden. Die Unterlagen sind vor allem nicht geeignet, um einen Variantenvergleich auf der Basis identischer Überprüfungstiefe und -qualität durchführen zu können.

Dies beweist auch die als Anlage beigefügte „Qualitätskontrolle der eingereichten umweltfachlichen Unterlagen (UVS, LBP) für die Neckarquerung im Zuge der L 1197 bei Fellbach“ durch das Planungsbüro Dr. Koch Planung und Umwelt vom 21.09.2006.

b) Fehlende Planrechtfertigung

Die Planfeststellungsunterlagen verdeutlichen nicht die Notwendigkeit der planfestzustellenden Maßnahme. Dies ergibt sich insbesondere aus den mangelhaften Untersuchungen der Alternativen. Vorrangig ist dabei, auf eine hinsichtlich der Intensität und Genauigkeit fehlende Variantenprüfung abzuheben, die zu keiner Vergleichbarkeit der Ergebnisse unter Zugrundelegung eines identischen Qualitätsstandards führt.

Letztlich fehlt die hinreichend konkrete Zielbestimmung dieser Planfeststellung. Es wird weder verdeutlicht, welche Entlastungen herbeigeführt und welche Verbesserungen erreicht werden sollen.

Nach all dem fehlt es an der Planrechtfertigung.

c) Zwangspunkt

Die Lage der Neckarbrücke und der Anschluss der geplanten L 1197 an die L 1100 stellt einen Zwangspunkt für die Weiterführung der Straße in Richtung L 1144 / K 1692 dar. Dabei ist zu unterstellen, dass die durch die Planfeststellung vorgesehene (Nicht-) Verknüpfung auf Dauer keine planfeststellungswürdige Lösung mit der Folge darstellt, dass eine direkte Verbindung zur L 1144 und / oder K 1692 vorzusehen ist.

Daraus folgt: Die Planung ist rechtsfehlerhaft, wenn und solange nicht die Weiterführung von der Neckarbrücke bis zur L 1144 / K 1692 geklärt ist und sich auf einer konkret bestimmten Trasse materiell-rechtlich und unter den Gesichtspunkten der Abwägung als rechtmäßig erweist.

Hans Müller
Erster Bürgermeister

Dezernat I

An den Gemeinderat zur Beschlussfassung.

Die Angelegenheit wurde im Verwaltungsausschuss und im Bauausschuss vorberaten.

Christoph Palm MdL
Oberbürgermeister

Anlage 5: Text der Stellungnahme der Stadt Kornwestheim v. 10.10.2006
(Am 10.10.2006 mit Streichung des Punktes I.1 einstimmig im Ausschuss für Umwelt und Technik
beschlossen.)

ENTWURF

21. Oktober 2006

Regierungspräsidium Stuttgart
Postfach 80 07 09

70507 Stuttgart

**Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau der L 1197 Neckarquerung sowie
der landschaftspflegerischen Maßnahmen auf den Gemarkungen der Kommunen Rem-
seck und Fellbach**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Kornwestheim bedankt sich für die Beteiligung im Anhörungsverfahren. Die Stadt Korn-
westheim erhebt gegen die Planung der Neckarquerung nach der Variante C 1

E i n w e n d u n g e n :

I. Vorrang des Nordoststrings

1. Die Stadt Kornwestheim teilt die Auffassung der antragstellenden Landesstraßenbau-
verwaltung, dass im Nordosten von Stuttgart erhebliche Verkehrsprobleme bestehen.
Insbesondere fehlt eine leistungsfähige Verbindung zwischen der B 27 im Bereich
Kornwestheim/Ludwigsb  h/Waiblingen. Die Stadt
Kornwestheim ist allerdir ehlenen Verbindung der
B 27 mit der B 14 result die Verwirklichung des
im Bedarfsplan des Bund rden können.

Da der Bedarfsplan des Bundes in der Fassung des 37. Gesetzes zur Änderung des Fern-
straßenausbaugesetzes vom 04.10.2004 (BGBl. I, S. 2574) den Nordoststring in den wei-
teren Bedarf mit einem hohen ökologischen Risiko einstuft, ist die Verwirklichung des
Nordoststrings allerdings nicht absehbar.

2. Der fehlende Nordoststring kann im Hinblick auf die ausschließliche Kompetenz des
Bundes zur Planung und Errichtung von Bundesfernstraßen nicht durch die Planung
und Errichtung einer Landesstraße ersetzt werden. Die geplante Neckarquerung darf
keine „verkappte“ Bundesstraße sein. Sie kann ihre planerische Rechtfertigung als

Landesstraße allein aus der der Zielsetzung des Landesstraßengesetzes und der Behebung der Verkehrsprobleme in der näheren Umgebung erhalten, insbesondere aus der Entlastung der bestehenden Neckarbrücke in Remseck.

3. Der Antrag der Landesstraßenbauverwaltung, die Neckarquerung als Landesstraße nach der Variante C 1 zu verwirklichen, ist insbesondere vor dem Hintergrund der beschränkten Verkehrsfunktion von Landesstraßen nicht planfeststellungsfähig.

II. Unzureichendes Verkehrsgutachten

Das dem Antrag zugrundeliegende Verkehrsgutachten der BS-Ingenieure, Ludwigsburg, vom Juni 2006 trägt die beantragte Planfeststellung nicht:

1. Die Feststellungen der Sachverständigen zu der prognostizierten Verkehrsmenge im Jahr 2002 im Bereich der Neckarquerung und deren weiteren Umgebung sind nicht plausibel. Das Gutachten steht im Widerspruch zur Teilraumuntersuchung Strohgäu/Neckartal/Remstal des Verbands Region Stuttgart (VRS) von 1997. In der Teilraumuntersuchung wird eine der Variante E/4.3 vergleichbare Neckarquerung als Variante 4.3 untersucht. Für das Prognosejahr 2010 prognostizieren die Gutachter für die Neckarbrücke 36.100 Kfz/24 h.

Demgegenüber prognostiziert das Verkehrsgutachten der BS-Ingenieure für 2020 in diesem Bereich nur eine Belastung von 29.000 Kfz/24 h. Die Diskrepanz ist nicht erklärlich.

2. Darüber hinaus ist das vorgelegte Verkehrsgutachten der BS-Ingenieure nicht nachvollziehbar. Das Gutachten enthält im Wesentlichen nur Ergebnisse. Die Basisdaten und die Berechnungen, die dem nach Ziff. 4.1 des Gutachtens angewandten Umlegungsmodell zugrunde liegen, werden nicht offengelegt. Das Gutachten ist daher aus sich heraus nicht überprüfbar und nicht nachvollziehbar.
3. Zur fachlichen Überprüfung des Gutachtens beantragt die Stadt Kornwestheim die Überlassung folgender Unterlagen bzw. Angaben:
 - Quelle-Ziel-Matrix (Analyse),
 - Verkehrsbezirkseinteilung,
 - Annahmen zu Parametern auf S. 8 des Verkehrsgutachtens.
4. Unabhängig davon ist der von der Landesstraßenbauverwaltung vorgelegte Plan zur Verwirklichung der Neckarquerung nach der Variante C 1 auch auf der Grundlage des vorgelegten Verkehrsgutachtens nicht planfeststellungsfähig, da insbesondere die Alternativenprüfung fehlerhaft ist.

III. Anforderungen an die Alternativenprüfung

Sich aufdrängende oder ernsthaft in Betracht kommende Alternativlösungen sind als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils tangierten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss der Umweltverträglichkeit einzubeziehen. Sie sind zu ermitteln, zu bewerten und untereinander abzuwägen. Die Alternativenprüfung ist unzureichend, wenn das Abwägungsmaterial fehlerhaft bzw. mangelhaft zusammengestellt wurde, insbesondere bei unzureichender fehlerhafter Ermittlung, Bewertung und Gewichtung einzelner Belange.

Die Prüfung der Varianten ist dabei zwar nicht bis zuletzt offen zu halten und es sind nicht alle erwo-genen Varianten gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Eine Alternative, die auf-grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, darf daher schon in einem früheren Verfah-rensstadium ausgeschlossen werden. Bei der vergleichenden Betrachtung von Standortalternativen ist der Sachverhalt aber jedenfalls soweit aufzuklären, wie dies nach den Zielvorstellungen der Planung für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Planungsverfahrens erfor-derlich ist

Diesen Anforderungen genügt der Antrag der Landesstraßenbauverwaltung nicht:

IV. Alternativenprüfung unzureichend

1. Im Antrag werden die Alternativen C 1, E/4.3 und die Variante Remseck untersucht.

Nicht untersucht wurde hingegen die im Verkehrsentwicklungsplan Remseck durch das Planungsbüro Köln im November 2003 für die Stadt Remseck als Planfall 3C unter-suchte Variante „Neue Neckarbrücke“ (**Anlage 1**). Die Variante besteht aus einer Ver-bindungsspanne zwischen L 1100/L 1140 in Neckargröningen mit der L 1100/Neckar-talstraße, einer Verlängerung der Verbindungsspanne zur L 1197/Fellbacher Straße mit einer neuen Neckarbrücke und einer Verlängerung zur L 1142/Remstalstraße über einen Schlossbergtunnel. Nach der Prognose des Sachverständigen Köln für das Jahr 2015 be-trägt die Verkehrsbelastung im Bereich der Neckarbrücke bei dieser Alternative 8300 Kfz/24 h. Demgegenüber prognostizieren BS- Ingenieure für die Variante C 1 für 2020 für diesen Bereich 25200 Kfz/24 h. Die Variante „Köln“ ist daher im Hinblick auf das Planungsziel „Entlastung der Neckarbrücke“ deutlich leistungsfähiger; sie drängt sich auf und muss in die Alternativenprüfung einbezogen werden

2. Die Alternativenprüfung beschränkt sich auf die Gesichtspunkte verkehrliche Wirk-samkeit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit. Sie ist daher im Hinblick auf die zu untersuchenden öffentlichen und privaten Belange unvollständig:

- Der Antrag enthält keine Feststellungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Ver-kehrs auf der geplanten Straße, den Alternativen und im weiteren Verkehrsnetz.
- Der Antrag beruft sich im Rahmen der Alternativenprüfung beiläufig auf städte-bauliche Belange, insbesondere in Remseck. Er enthält hierzu allerdings keine konkreten Feststellungen, und zwar weder für die beantragte Variante C1 noch für die übrigen Varianten. Insbesondere fehlen vergleichende Feststellungen zu der Zahl der Immissionsbetroffenen.
- Feststellungen zu Lärmauswirkungen und Schadstoffbelastungen durch die Ver-änderungen der Verkehrsverhältnisse im vorhandenen Straßennetz und unter Be-rücksichtigung der verschiedenen Varianten fehlen.

Entsprechende Feststellungen sind nach der Rechtsprechung (BVerwGE 123, 152, 157; VGH Mannheim U. v. 28.06.2006 - 5 S 1769/05) für die Behandlung der kommunalen Planungshoheit und für die Behandlung von bestehenden kom-munalen Einrichtungen in der Abwägung notwendig, wenn – wie hier - zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf den nicht von den Baumaßnahmen erfassten Straßenabschnitten ein Verursachungszusam-menhang besteht und wenn kommunale Einrichtungen oder die gemeindliche Planungshoheit durch die zu erwartende Verkehrszunahme beeinträchtigt werden (siehe unten VIII. 3.). Die Alternativenprüfung ist daher unvollständig und insbe-sondere zu den Auswirkungen in Kornwestheim fehlerhaft.

3. Die Alternativenprüfung genügt nicht den methodischen Anforderungen an eine sachgerechte und nachvollziehbare Gewichtung der betroffenen Belange.

Nach § 7 Abs. 2 Satz 1 LHO sind für finanzwirksame Maßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Zu den finanzwirksamen Maßnahmen gehören insbesondere Straßenbauvorhaben mit einer - wie hier - erheblichen Investitionssumme. Demgemäß empfiehlt der Bund gem. § 7 Abs. 2 BHO bzw. § 6 Abs. 2 HGrG die Durchführung von volkswirtschaftlichen Nutzen-/Kostenuntersuchungen nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen von 1997. Die Anwendung dieser Empfehlungen entspricht der Praxis des Straßenbaus.

Die Alternativenprüfung des Antrags enthält demgegenüber nur qualitative Aussagen ohne Substanz. In der Gesamtabwägung heißt es lapidar:

„Die nachhaltigen Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Städte Stuttgart, Fellbach, Waiblingen und Kornwestheim werden im Vergleich mit den Nachteilen für die Stadt Remseck als wesentlich geringer eingeschätzt.“

Dies genügt den Anforderungen an eine sachgerechte Ermittlung und Gewichtung der Belange nicht.

V. Ungerechtfertigter Ausschluss der Variante Remseck

1. Die Beurteilung der Varianten C 1, E/4.3 und Remseck erfolgt unter den Gesichtspunkten verkehrliche Wirksamkeit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit. Die verkehrliche Wirksamkeit und die Wirtschaftlichkeit werden für alle drei Varianten untersucht. Demgegenüber wird die Umweltverträglichkeit der Variante Remseck nicht im Einzelnen untersucht; sie ist auch nicht Gegenstand der UVS.

Im Erläuterungsbericht unter Ziff. 3.3.2 „Umweltverträglichkeit“ wird der Ausschluss der Variante Remseck aus der Alternativenprüfung wie folgt begründet:

„Für die Variante Remseck sprechen aus umweltfachlicher Sicht die geringere Streckenlänge und der geringere Flächenbedarf. Entscheidende Nachteile sind allerdings die ortsnahe Lage zwischen Neckargröningen und Aldingen sowie die damit verbundenen regionalplanerischen und städtebaulichen Probleme (Verlauf in einem regionalen Grünzug und in einer Grünzäsur, Trennwirkungen zwischen den Ortslagen und Belastung des zentralen siedlungsnahen Freiraums), die Schwierigkeiten bei der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz sowie die absehbaren Probleme mit dem Immissionsschutz (Lärm- und Schadstoffbelastung).“

Aus diesen Gründen sowie aufgrund der nicht hinreichenden Verkehrswirksamkeit der Variante Remseck (vgl. 3.3.1) wurde diese unter umweltfachlichen Gesichtspunkten nicht in dem Detaillierungsgrad der beiden anderen Varianten untersucht.“

In der „Gesamtabwägung“ unter Ziff. 3.4 des Erläuterungsberichts heißt es demgegenüber:

„Nach rein wirtschaftlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten schneidet die Variante Remseck durch ihre geringe Baulänge und die damit verbundenen geringeren Baukosten und Eingriffe in die Natur besser ab als die Variante C 1 und E/4.3. Die Variante Remseck weist jedoch nicht die Verkehrswirksamkeit, die für eine neue Neckarquerung erforder-

lich ist und wird damit dem primären Planungsziel nicht gerecht. Die Wirtschaftsräume Waiblingen/Fellbach und Ludwigsburg/Kornwestheim werden nicht leistungsfähig miteinander verbunden und die Stadt Remseck nur unzureichend verkehrlich entlastet. ... Die Führung des überregionalen Verkehrs in Richtung Kornwestheim wird nicht verbessert, die Variante Remseck wird die bestehenden Verkehrsprobleme im Bereich Remseck und zwischen den Wirtschaftsräumen Waiblingen und Ludwigsburg nicht lösen, sondern weiter verschärfen. Des Weiteren führt sie für die Stadt Remseck am Neckar zu deutlichen Beeinträchtigungen. ... Im Hinblick auf einen sinnvollen Ausbau eines Straßennetzes mit maßgebender Verbindungsfunktion darf eine spätere Netzergänzung nicht ausgeschlossen werden. Eine zweite Neckarbrücke in der Mitte von Remseck am Neckar lässt dies nicht zu. Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg hat sich auf der Grundlage des ihr zustehenden Ermessens für die Planvariante C 1 entschieden und dabei u. a. berücksichtigt, dass sich die Variante C 1 unter umwelt- und wirtschaftlichen Gesichtspunkten besser in einen künftigen Nordoststring integrieren ließe.“

Nach den Ausführungen zur Umweltverträglichkeit wurde die Variante Remseck wegen der vermeintlich geringeren Umweltverträglichkeit und der vermeintlich geringeren verkehrlichen Wirksamkeit ausgeschlossen. Die „Gesamtabwägung“ hebt demgegenüber die bessere Umweltverträglichkeit der Variante Remseck hervor und begründet den Ausschluss allein mit der unzureichenden verkehrlichen Wirksamkeit. Die Ausführungen zur Umweltverträglichkeit weichen daher im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der Variante Remseck und in der Begründung zum Ausschluss dieser Variante aus der Alternativenprüfung von den Feststellungen in der Gesamtabwägung ab. Dem Erläuterungsbericht ist infolgedessen nicht zu entnehmen, aus welchem Grund die Variante Remseck aus der Alternativenprüfung ausgeschlossen wurde.

Unabhängig davon sind die Ausführungen zur Umweltverträglichkeit in sich nicht widerspruchsfrei. Die umweltfachlichen Vorteile der Variante Remseck (geringere Streckenlänge und geringerer Flächenbedarf) werden zwar genannt. Ihnen werden aber keine umweltfachlichen, sondern im Wesentlichen raumordnungsrechtliche und städtebauliche Gesichtspunkte als „entscheidende Nachteile“ entgegengestellt. Die umweltfachlichen Vorteile werden mit Gesichtspunkten, die dazu in keinem sachlichen Zusammenhang stehen und die zudem durch keine konkreten Feststellungen belegt werden, überspielt.

Die für den Ausschluss der Variante Remseck gegebene Begründung ist daher widersprüchlich, und sie vermengt Aspekte der Umweltverträglichkeit mit städtebaulichen Gesichtspunkten, ohne dass diese hinreichend konkret ermittelt werden. Die Begründung trägt den Ausschluss der Variante Remseck aus der Alternativenprüfung nicht.

2. Unabhängig davon konnte die Variante Remseck - entgegen der Gesamtabwägung im Erläuterungsbericht - nicht von der Alternativenprüfung wegen fehlender verkehrlicher Wirksamkeit zur Verwirklichung des Planungsziels vorzeitig ausgeschlossen werden:

Landesstraßen bilden nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 StrG untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz, das vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb eines Landes dient oder zu dienen bestimmt ist. Davon abzuschichten sind nach ihrer verkehrlichen Funktion Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen).

Bundesfernstraßen sind nach § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Ob eine Straße im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG dem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt ist, richtet sich in erster Linie nach den in

den Fernstraßenbaugesetzen verlautbarten Bedarfsentscheidungen des Bundes. Der Netzzusammenhang wird regelmäßig dadurch hergestellt, dass eine Bundesfernstraße im Endzustand an ihren beiden Enden mit einer anderen Bundesfernstraße verbunden ist. Einzelne Abschnitte einer Neubaustrecke können daher bereits vor der Fertigstellung der angrenzenden Abschnitte, die erst die Verknüpfung mit dem Bundesfernstraßennetz herstellen, eine Bundesfernstraße sein. Entscheidend ist die verkehrliche Funktion.

Die Unterscheidung zwischen Bundesfernstraßen und Landesstraßen ist maßgeblich für die Zuständigkeit der antragstellenden Landesstraßenbauverwaltung, den Träger der Straßenbaulast, die technischen Anforderungen, insbesondere an die Dimensionierung, und das rechtlich zulässige Ziel der Planung. Die Landesstraßenbauverwaltung ist nur für Landesstraßen zuständig. Der Bau von Landesstraßen kann daher nur mit Planungszielen gerechtfertigt werden, die der Verkehrsfunktion einer Landesstraße entsprechen. Es ist nicht zulässig, mit Landesstraßen Verkehrsfunktionen zu erfüllen, die Bundesfernstraßen vorbehalten sind.

3. Nach diesen Maßgaben kann Ziel der Planung nicht die Verbindung der B 27 mit der B 14 sein. Die Verknüpfung von Bundesfernstraßen ist dem Bund vorbehalten. Sie darf nicht durch eine Landesstraße als „verkappeter“ oder „gestückelter“ Bundesstraße angestrebt werden. Demgemäß kann auch nicht auf eine Verbindung der Wirtschaftsräume Waiblingen/Fellbach und Ludwigsburg/Kornwestheim abgestellt werden. Dieses Planungsziel ist nämlich mit der Verknüpfung der B 27 mit der B 14 durch den als Bundesstraße geplanten Nordoststring sachlich identisch. Die verschleiernde Formulierung des Antrags ändert nichts daran, dass es sich hierbei um ein dem Bund vorbehaltenes Planungsziel handelt. Dies bestätigt die Aufnahme des Nordoststrings in den Bedarfsplan des Bundes.

Maßgebliches Planungsziel für die geplante Neckarquerung als Landesstraße ist daher - wie der Antrag auf S. 5 des Erläuterungsberichts darlegt - die Lösung des Verkehrsproblems im Bereich der Neckarquerung L 1140 in Remseck. Dementsprechend hat das Innenministerium gegenüber der parlamentarischen Anfrage, ob mit der Planung der Neckarquerung die Einstufung im Bedarfsplan des Bundes unterlaufen werden soll, klargestellt, dass das Vorhaben geplant wird, „um die dringenden Verkehrsproblem im Raum Remseck zu lösen“ (LT-Drs. 14/223, S. 3).

4. Im Hinblick auf dieses Planungsziel ist es nach den Feststellungen des Verkehrsgutachtens der BS-Ingenieure nicht nachvollziehbar, aus welchen Gründen die Variante Remseck vorzeitig aus dem Variantenvergleich wegen fehlender verkehrlicher Wirksamkeit ausgeschlossen wurde:

Für den Planfall „Remseck“ prognostizieren die Gutachter für die bestehende Neckarbrücke 20.900 Kfz/24 Stunden gegenüber 37.600 Kfz/24 Stunden im Planfall 0 plus. Im Verhältnis zum Planfall 0 plus bewirkt die Variante Remseck damit eine Entlastung für die vorhandene Brücke um 16.700 Kfz/24 Stunden bzw. um 44,4 %.

Demgegenüber prognostizieren die Gutachter für die Variante C 1 für die vorhandene Neckarbrücke 25.200 Kfz/24 Stunden. Im Verhältnis zum Planfall 0+ bedeutet dies eine Entlastungswirkung um 12.400 Kfz/24 Stunden bzw. um 33 %.

Die Variante Remseck bewirkt damit eine deutlich wirksamere Entlastung der vorhandenen Neckarbrücke als die Variante C 1.

5. Unabhängig von der Entlastung der Neckarbrücke in Remseck ist die Variante Remseck in ihrer verkehrlichen Wirksamkeit der Variante C 1 auch hinsichtlich der Lösung der

Verkehrsprobleme in der näheren Umgebung und der Verknüpfung der vorhandenen Landesstraßen nicht unterlegen.

Die Variante C 1 führt zwar im Verhältnis zur Variante Remseck auf der L 1100 zwischen Aldingen und Neckargröningen und auf der L 1197 zwischen Neckarrems und Oeffingen zu deutlichen Entlastungen. Diesen Entlastungen stehen aber deutliche Mehrbelastungen auf anderen Landesstraßen gegenüber, die in diesem Ausmaß bei der Variante Remseck nicht bestehen:

Die Variante C 1 führt auf der L 1144 westlich von Aldingen zu erheblichen Mehrbelastungen, die sich nach Kornwestheim fortsetzen. Für die L 1144 im Bereich Aldingen prognostiziert das Verkehrsgutachten für die Variante C 1 27.400 bzw. für den Knotenpunkt mit der L 1100 30.800 Kfz/24 h. Die Verkehrsbelastung in diesem Bereich beträgt bei der Variante Remseck nur 19.200 bzw. 19.900 Kfz/24 h. Auch die L 1100 südlich von Aldingen wird bei der Variante C 1 deutlich stärker belastet. Das Verkehrsgutachten prognostiziert 35.800 Kfz/24 h gegenüber 22.700 im Planfall 0+ und 21.700 Kfz/24 h bei der Variante Remseck.

Die Variante C 1 löst daher die vorhandenen Verkehrsprobleme bei der Verknüpfung der Landesstraßen in Remseck nicht, sondern verlagert sie auf andere Landesstraßen, insbesondere die bereits hochbelastete L 1144 östlich von Kornwestheim. Entgegen dem Antrag führt die Variante C 1 daher insbesondere nicht zu einer besseren Verkehrsführung Richtung Kornwestheim. Demgegenüber führt die Variante Remseck zu einer wirksamen Entlastung des Knotenpunkts Neckarquerung in Remseck, ohne dass erhebliche Mehrbelastungen im übrigen Landesstraßennetz auftreten.

6. Der Ausschluss der Variante Remseck ist auch aus anderen Gründen nicht gerechtfertigt:
 - a) Die Variante Remseck ist wirtschaftlicher als die Varianten C 1 und E/4.3. Für die Variante Remseck werden Gesamtkosten von ca. 10 Mio. €, für die beiden anderen Varianten von ca. 20 Mio. € veranschlagt.
 - b) Die Variante Remseck ist unter umweltfachlichen Gesichtspunkten vorzugswürdig. Wie die UVS zutreffend feststellt, ist sie wegen der geringeren Baulänge und ihrer Lage mit geringeren Eingriffen in die Natur als die beiden anderen Varianten verbunden.

Soweit der Erläuterungsbericht demgegenüber unter Ziff. 3.3.2 zur Umweltverträglichkeit auf regionalplanerische und städtebauliche Probleme, Schwierigkeiten bei der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz sowie immissionsschutzrechtliche Probleme abstellt, stehen die Ausführungen im Widerspruch zu der Gesamtabwägung. Sie sind darüber hinaus ohne Substanz. Die pauschal angeführten Nachteile wurden nicht näher untersucht und nicht belegt.

- c) Die mögliche Einbindung der Neckarquerung in den zukünftigen Nordostring rechtfertigt den Ausschluss der Variante Remseck nicht. Es handelt sich um einen Belang für den Bau von Bundesfernstraßen, dem beim Bau von Landesstraßen kein entscheidendes Gewicht zukommt.

Unabhängig davon besteht nach den Feststellungen des Sachverständigen Kölz für die Errichtung einer zusätzlichen Neckarbrücke und die Verwirklichung des Nordostrings jeweils ein eigenständiger Bedarf (**Anlage 1**). Mit der Verwirklichung des Neckarbrücke nach einer bestimmten Variante werden daher keine Vorgaben für den zukünftigen Nordostring gesetzt. Auf die Möglichkeit zur Einbindung kommt es daher nicht an.

VI. Vergleich Variante C 1 mit Variante Remseck fehlerhaft

Das vorzeitige Ausscheiden der Variante Remseck aus der Alternativenprüfung führt zu weiteren Fehlern der Variantenprüfung, insbesondere des Vergleichs der Variante C 1 mit der Variante Remseck:

1. Die wirtschaftlichen Vorteile der Variante Remseck werden fehlengewichtet; die Variante Remseck ist wirtschaftlicher.
2. Der Antrag verkennt die bessere Umweltverträglichkeit der Variante Remseck im Vergleich zur Variante C 1. Die nur pauschal angeführten Nachteile („Verlauf in einem regionalen Grünzug und einer Grünzäsur“, siedlungsnaher Verlauf und „absehbare Probleme mit dem Immissionsschutz“) haben nicht das Gewicht der Belastungen, die bei der Variante C 1 auftreten. Die Variante C 1 führt nach der UVS zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter „Menschen – landschaftsbezogene Erholung“, „Tiere und Pflanzen“ und „Landschaft“. Nicht berücksichtigt wird dabei, dass die Variante C 1 das Landschaftsschutzgebiet Oeffinger Rain und Waidachtal durchschneidet.
3. Die Variante Remseck führt zu geringeren mittelbaren Auswirkungen entlang des vorhandenen Straßennetzes. Dies gilt insbesondere in Kornwestheim entlang der Aldinger Straße (L 1144). Nach der Prognose der BS-Ingenieure beträgt der DTV_w auf der Aldinger Straße bei Verwirklichung der Variante Remseck 26.700 Kfz/24 Stunden. Dies entspricht einer Mehrbelastung im Vergleich zum Planfall 0+ von 1.100 Kfz/24 Stunden.

Für den Planfall C 1 wird demgegenüber für die Aldinger Straße in Kornwestheim ein DTV_w von 30.200 Kfz/24 Stunden prognostiziert. Dies bedeutet im Vergleich zum Planfall 0+ eine Zunahme von 4.600 Kfz/24 Stunden und im Vergleich zur Variante Remseck eine zusätzliche Verkehrsbelastung von 3.500 Kfz/24 Stunden.

4. Die Alternativenprüfung, insbesondere der Vergleich der Variante C 1 mit der Variante Remseck, verkennt die Vorteile der Variante Remseck im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.

Der Antrag enthält hierzu keine Feststellungen.

Unabhängig davon erweist sich die Variante Remseck im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Variante C 1 überlegen. Die Stadt Kornwestheim hat hierzu auf der Grundlage der Antragsunterlagen gemäß der Richtlinie für Anlagen von Straßenbau, Teil: Querschnitte (RAS-Q 96) durch das Ingenieurbüro IGV, Stuttgart (**Anlage 2**), die maßgeblichen längenbezogenen Unfallkosten (UKL) in Mio. €/Kilometer für die L 1144 westlich von Pattonville ermitteln lassen. Der DTV_w beträgt nach der Verkehrsprognose hier 22.300 Kfz/24 Stunden. Dem entsprechen UKL von 3,0 Mio. €/km. Bei der Variante Remseck beträgt der UKL für diesen Bereich demgegenüber nur 2,5 Mio. €/km.

5. Der Antrag hat die Variante Remseck zu Unrecht und verfrüht aus der Alternativenprüfung ausgeschlossen. Die UVS nennt nicht die wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen für die Variante Remseck. Sie genügt damit nicht den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG.
6. Die Gutachter haben die vom Verkehrsplaner Kölz als realistische und wirksame Variante 3 C überhaupt nicht in die Variantenabwägung einbezogen, obwohl sie noch wirksamer – als 3 B – den Verkehr auf der neuen Neckarbrücke zu bündeln imstand ist. Zudem sind in den Variantenüberlegungen des Verkehrsplaners Kölz auch die Überlegungen der Stadt Remseck zu einer neuen städtebaulichen Mitte eingeflossen, so dass auch die Argumentation der Gutachter, die Variante Remseck müsse aus städtebaulichen Überlegungen ausgeschlossen werden (die Neue Mitte könne nicht verwirklicht werden), absolut falsch ist.

VII. Variante C 1 nicht planfeststellungsfähig

Unabhängig von der unzureichenden Alternativenprüfung ist die Variante C 1 aufgrund der vorliegenden Unterlagen nicht planfeststellungsfähig:

1. Das der Beurteilung der Variante C 1 zugrunde liegende Verkehrsgutachten ist - wie bereits dargelegt - nicht plausibel und nicht nachvollziehbar.
2. Der Antrag enthält keine Feststellungen zur Verkehrssicherheit.
3. Städtebauliche Gesichtspunkte werden im Antrag nicht konkret ermittelt. Insbesondere fehlen Angaben zu der von den Auswirkungen des Vorhabens betroffenen Bevölkerung. Die für die Abwägung wichtige Zahl der Lärmbetroffenen wird nicht ermittelt. Die UVS genügt infolgedessen nicht den Anforderungen von § 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG. Untersuchungen zur Luftverunreinigung, insbesondere Feinstaub, auf der Gemarkung Kornwestheim, fehlen.
4. Die UVS berücksichtigt nicht, dass die Variante C 1 das Landschaftsschutzgebiet Oeffinger Rain und Waidachtal durchschneidet.
5. Der Antrag berücksichtigt die verkehrlichen Auswirkungen der Variante C 1 im vorhandenen Straßennetz nicht.

Insbesondere wird die fehlende verkehrliche Leistungsfähigkeit des Anschlusses der Aldinger Straße an die B 27 in Kornwestheim nicht berücksichtigt. Der Anschluss an die B 27 ist bereits dem heute bestehenden Verkehrsaufkommen nicht hinreichend gewachsen. Insbesondere zu den Stoßzeiten ergeben sich erhebliche Verkehrsprobleme, insbesondere ein Rückstau auf die Aldinger Straße. Bei der Verwirklichung der Variante C 1 wird sich diese Situation weiter verschlechtern. Nach der Prognose der BS-Ingenieure führt sie zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von 4.600 Kfz/24 Stunden. Die Gesamtbelastung beträgt 30.200 Kfz/24 Stunden, die im Wesentlichen in die B 27 einmünden.

Dies bestätigen die Feststellungen des Gutachters IGV (Anlage 2), das die Leistungsfähigkeit des östlichen Rampenfusspunktes (B 27/L 1144) im Hinblick auf die verkehrliche Qualität untersucht hat. Für die Verwirklichung der Variante Remseck stellt IGV Verkehrsqualitäten der Stufen C und D fest, während bei der Variante C 1 mit einer Qualität der Stufen D bis F zu rechnen ist. Dies bedeutet, die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist bei der Variante C 1 erreicht bzw. sie wird überschritten.

6. Die Variante C 1 widerspricht dem Generalverkehrsplan. Der Bedarfsplan als Bestandteil des Generalverkehrsplans sieht neben dem Projekt „L 1197 Ausbau zwischen Remseck und Oeffingen“ als gesondertes Projekt zur L 1140 den „Neubau einer zweiten Neckarbrücke bei Remseck“ vor. Eine Verknüpfung dieser Projekte nach der Variante C 1 widerspricht damit den Vorgaben des Generalverkehrsplans. Weiterhin ist die Variante C 1 keine zweite Neckarbrücke „bei Remseck“, sondern eine Neckarbrücke südlich von Aldingen. Auch insoweit ist die Variante C 1 mit dem Generalverkehrsplan unvereinbar.

VIII. Verletzung der kommunalen Planungshoheit der Stadt Kornwestheim

1. Der Antrag genügt nicht den Anforderungen an die Berücksichtigung der kommunalen Planungshoheit und an die Berücksichtigung von kommunalen Einrichtungen. In die Abwägung einzustellen sind Lärmbelastungen auf anderen Straßen, wenn ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf den nicht von den Baumaßnahmen erfassten Straßenabschnitten besteht und wenn kommunale Einrichtungen oder die gemeindliche Planungs-

hoheit durch die zu erwartende Verkehrszunahme beeinträchtigt werden (BVerwGE 123, 152, 157; VGH Mannheim U. v. 28.06.2006 - 5 S 1769/05).

Die kommunale Planungshoheit wird beeinträchtigt, wenn die Lärmzunahme sich auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind. Dabei ist es nicht erforderlich, dass die nachteiligen Wirkungen für das betroffene Gebiet - blieben sie ohne Schutzmaßnahmen unbewältigt - die Gemeinde zur Umplanung zwingen. Schon das Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck gekommenen städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen ist ein schutzwürdiger Belang, der in die Abwägung einzustellen ist. Im Rahmen der Abwägung kommt daher ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen in Wohngebieten in Betracht, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete überschritten werden (BVerwGE 123, 152, 158).

Nach diesem Maßstab hätten die Lärm- und Schadstoffauswirkungen durch die Verkehrszunahme auf der Aldinger Straße unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung ermittelt und in die Abwägung eingestellt werden müssen:

2. Nach dem Verkehrsgutachten der BS-Ingenieure führt die Variante C 1 zu einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Aldinger Straße als Verlängerung der L 1144 in Kornwestheim. Prognostiziert wird ein DTV_w von 30.200 Kfz/24 h. Im Planfall 0+ wird demgegenüber ein DTV_w von 25.600 Kfz/24 h prognostiziert. Die Variante C 1 führt daher zu einer Verkehrszunahme von ca. 25 % bzw. 5.000 Kfz/24 h.
3. Der zusätzliche Verkehrslärm beeinträchtigt kommunale Einrichtungen der Stadt Kornwestheim und von ihr ausgewiesene Wohngebiete an der Aldinger Straße:
 - a) Die Stadt Kornwestheim betreibt an der Aldingerstraße Obdachlosenunterkünfte als kommunale Einrichtungen, die von den zusätzlichen Lärmbelastungen unmittelbar betroffen sind.
 - b) Die Stadt Kornwestheim hat nördlich der Aldinger Straße durch den Bebauungsplan 13-325 vom 24.11.1994 ein allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Südlich der Aldinger Straße wurden durch die rechtsverbindlichen Bebauungspläne 13-407 vom 16.2.1982, 13-359 vom 1.12.1971 und 13-386 vom 14.11.1978 allgemeine Wohngebiete ausgewiesen. Mit einem Abstand zur Aldinger Straße von ca. 40 m ist darüber hinaus im Bereich zwischen der Baurstraße und der Straße Im Haldenrain durch Bebauungsplan 13-359 vom 1.12.1971 eine Nutzung als reines Wohngebiet festgesetzt.
4. Zur Vorbereitung des Ausbaus der Aldinger Straße zwischen der Leibnizstraße und der Straße im Moldengraben hat die Stadt Kornwestheim durch die BS-Ingenieure, Ludwigsburg, im Jahr 2006 eine schalltechnische Untersuchung entlang der Aldinger Straße durchführen lassen (**Anlage 3**). Nach den Feststellungen der Gutachter für den so genannten Null-Fall werden die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete (64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) in den ausgewiesenen allgemeinen und reinen Wohngebieten aufgrund der bestehenden Verkehrsbelastung der Aldinger Straße insbesondere tagsüber weitgehend erreicht. An den im allgemeinen Wohngebiet südlich der Aldinger Straße gelegenen Immissionsorten 03 bis 06 und 08 bis 09 werden tagsüber Immissionspegel zwischen 64,7 und 73,3 dB(A) festgestellt. In dem allgemeinen Wohngebiet nördlich der Aldinger Straße werden an den Immissionsorten 20 bis 25 Immissionspegel zwischen 62,1 und 67,5 dB(A) festgestellt.

Daraus ergibt sich, dass die Vorbelastung entlang der Aldinger Straße die Immissionsgrenzwerte für Misch-, Kern- und Dorfgebiete weitgehend ausschöpft, im Einzelfall so-

gar überschreitet. Es ist daher zu erwarten, dass durch die Verkehrszunahme bei der Variante C 1 die Immissionsgrenzwerte zum Teil deutlich überschritten werden. Gesunde Wohnverhältnisse sind damit nicht mehr gewährleistet. Die an der Aldinger Straße gelegenen öffentlichen Einrichtungen werden in ihrer Nutzung durch die zusätzliche Lärmbelastung eingeschränkt. Lärmschutzansprüche kommen in Betracht. Auch dies spricht gegen die Variante C 1.

Das beantragte Vorhaben ist nach alledem nicht planfeststellungsfähig.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 6: Fachaufsichtsbeschwerde



KATRIN ALTPETER
Mitglied des Landtages
von Baden-Württemberg



HERMANN SCHEER
Dr. rer. pol., Dr. h.c.
Mitglied des Deutschen Bundestages

K.Alt peter, H. Scheer | Bahnhofstr. 78 | 71332 Waiblingen

Herrn Innenminister
Heribert Rech, MdL
Innenministerium Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 6
70173 Stuttgart

Versand per Einschreiben

Waiblingen, den 09.10.2006

Sehr geehrter Herr Innenminister,

aufgrund von § 22 Nr. 1 des Landesverwaltungsgesetzes erheben wir hiermit beim Innenministerium

Fachaufsichtsbeschwerde

gegen Regierungspräsident Dr. Udo Andriof wegen des fachlichen Fehlverhaltens seiner Behörde bei der Planung und Durchsetzung des Nord-Ost-Ringes und der L 1197 Neckarquerung als erstem Bauabschnitt des Nord-Ost-Ringes.

Herr Andriof hat das Planungsverbot für den Nord-Ost-Ring unterlaufen. Er hat zudem die Bindung des Regierungspräsidiums als Fachbehörde an den Generalverkehrsplan missachtet, weshalb seine Planungen einer neuen Neckarbrücke keine Rechtsgrundlage haben. Ferner hat er gegen die in der Landesverfassung festgeschriebene Neutralitätspflicht für Angehörige des öffentlichen Dienstes verstoßen.

I Sachverhalt (Vorgeschichte und Intentionen)

Seit vielen Jahren versuchen insbesondere Lobbygruppen der regionalen Wirtschaft im Nord-Ost-Quadranten von Stuttgart eine Autobahn oder zumindest autobahnähnliche Straße durchzusetzen. Dieses Ansinnen ist stets auf große Widerstände in der Raumschaft gestoßen. Sie haben dazu geführt, dass Projekte wie die Neckar-Alb-Autobahn wieder aufgegeben wurden (Ende der 70er-Jahre) und zwar sowohl aus ökologischen als auch aus ökonomischen Gründen. Mit diesen Niederlagen haben sich die Interessengruppen der Wirtschaft nie abfinden können und deshalb immer wieder neue Anläufe unternommen, um ihre Vorstellungen zu verwirklichen. Aus diesem Grund wurden die Planungen für den Nord-Ost-Ring (B 29) und die neue Neckarquerung mit Hilfe des Regierungspräsidiums in Gang gebracht.

Die Motivation der Unternehmen ist klar: in den letzten Jahrzehnten hat die Wirtschaft immer mehr Güterverkehr auf die Straße verlagert. Im Rahmen des Just-in-time-Prinzips sollten so Lagerkosten gespart werden. Dies hat zwangsläufig zu einer enormen Zunahme des Güterverkehrs (insbesondere bei den sogenannten Tonnenkilometern) geführt.

Hierzu:

„Zunehmende weltweite Arbeitsteilung bei Produktion, insbesondere bei Just-in-time-Versorgungs- und Entsorgungsprozessen, führt zu einer Ausweitung der Transportdistanzen, zu kleineren und kleinsten Transportlosen und zu erhöhten Transportfrequenzen.“ (zitiert aus dem Wochenbericht 34/01 des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW))

Um dieses Prinzip der Lagerkostenverlagerung auf die Allgemeinheit weiter aufrecht erhalten zu können braucht es immer mehr und immer größer dimensioniertere Straßen. Welche weiteren Ziele die Wirtschaft hierbei, mit Hilfe auch der baden-württembergischen Behörden, anstrebt, ist erst in den jüngsten Tagen deutlich geworden. DaimlerChrysler hat eine Sondergenehmigung für den Betrieb sogenannter Gigaliner beantragt (und genehmigt bekommen), also LKW's mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 60 Tonnen, anstatt der bisher üblichen und zulässigen 40 Tonnen. Sie sollen – vorerst – im südlichen und südöstlichen Bereich der Region Stuttgart für den Werksverkehr eingesetzt werden. Das Mannheimer Logistik-Beratungsunternehmen TIM-Consult hat hierzu kürzlich ein Gutachten vorgestellt. Danach sinken, zur Freude der Unternehmen, die LKW-Ferntransportkosten durch den Einsatz von Gigaliner um 20 bis 25 Prozent. Gleichzeitig werden aber auch 55 Prozent des kombinierten Verkehrs (Straße, Schiene, Wasser) auf die Straße zurückverlagert. Bei solchen Zukunftsaussichten verwundert es nicht, dass die Wirtschaft der Region immer mehr und immer größer dimensionierte Straßen fordert.

Hierzu: Schaubilder aus der TIM Consult-Pressekonferenz vom 05.09.2006

Der Individualverkehr wird im Gegensatz dazu tendenziell eher abnehmen. Grund dafür sind die steigenden Benzinkosten und die demografische Entwicklung.

Hierzu: Fachtechnische Stellungnahme des Büros Kleemann (Blatt 4)

Die Vorgeschichte des Nord-Ost-Ringes zeigt somit auf, dass ihr nahezu ausschließlich wirtschaftliche Interessenlagen zugrunde liegen. Die Mehrheit der Bevölkerung in der Raumschaft braucht und will diesen Ring und seine Vorstufen nicht.

II rechtliche Bewertung

1. fehlende Rechtsgrundlage

1.1. Nord-Ost-Ring

Der Nord-Ost-Ring Stuttgart (B 29) ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im weiteren Bedarf als neues Vorhaben mit „festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ eingestuft. Finanzierungsmittel für dieses Vorhaben stehen im Bundeshaushalt dementsprechend nicht zur Verfügung. Aufgrund dieser beiden Tatsachen ist der Bau des Nord-Ost-Ringes auf viele Jahre hinaus unmöglich. Diese Ansicht teilt auch das Innenministerium.

Hierzu: Antwort auf die Kleine Anfrage Katrin Altpeter Drs. 13/4493, Frage 1, 1. Absatz, letzter Satz

Daraus ergibt sich ein Planungsverbot und an dieses Planungsverbot ist der Regierungspräsident selbstverständlich gebunden, weshalb Planungen oder Teilplanungen für den Nord-Ost-Ring ohne jede Rechtsgrundlage sind.

Auch der Generalverkehrsplan 1995 (GVP) des Landes stellt keine Rechtsgrundlage dar. Im GVP sind auf der projektierten Nord-Ost-Ring-Trasse überhaupt keine Vorhaben verzeichnet. Lediglich in erheblichem Abstand dazu ist „eine zweite Neckarbrücke im Zuge der L 1140 bei Remseck“ vorgesehen (Zitat Kleine Anfrage Katrin Altpeter Drs. 13/4493).

1.2. neue Neckarquerung

Auch für die neue L 1197 Neckarquerung ergibt sich aus dem GVP keine Rechtsgrundlage. Diese Brücke liegt rund 2,5 Kilometer Luftlinie von der ursprünglich vorgesehenen entfernt südlich von Aldingen anstatt bei Ne-

ckarrems und benötigt außerdem zur Anbindung Neubauten, die weniger als bei der Neckarremser Brücke auf bestehende Straßen zurückgreifen. Es handelt sich um einen Bau völlig anderer Qualität, der keinesfalls eine rein planerische Alternative zur bisher vorgesehenen Brücke darstellen kann. Dafür sprechen auch die Kostenunterschiede: die im GVP vorgesehene Brücke wird vom Innenministerium mit 12,3 Millionen Euro kalkuliert, die neue L 1197 Neckarquerung dagegen mit bislang 19,4 Millionen Euro.

Hierzu: Kleine Anfrage Katrin Altpeter Drs. 14/223

Der Unterschied von 7,1 Millionen Euro zeigt auf, dass es sich hier um keine Alternativprojekte sondern zwei völlig unterschiedliche Vorhaben handelt. Das Innenministerium hat das auch gegenüber dem Landtag offiziell eingeräumt, indem es von einer „neuen Straße in der Baulast des Landes“ spricht (Kleine Anfrage Katrin Altpeter, Drs. 13/4493, Antwort auf Frage 1).

Die Planungen für die L 1197 Neckarquerung erfolgen somit ohne Rechtsgrundlage.

Ergänzend sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Kosten für die L 1197 Neckarquerung, sollten sie denn in den Landeshaushalt aufgenommen werden, im Widerspruch zu § 7 (1) Landeshaushaltsordnung (LHO) stünden. Dort ist geregelt, dass der Haushalt den „Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“ folgen soll. Da das Regierungspräsidium im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen selbst einräumt, dass die im GVP vorgesehene Neckarquerung („Variante Remseck“) am wirtschaftlichsten ist, gerät die nun gewählte und viel teurere Variante C1 automatisch in Widerspruch zu § 7 (1) LHO.

2. L 1197-Neckarquerung ist Teil des Nord-Ost-Ringes

Die neue Neckarquerung wird vom Regierungspräsidium als Teil des Nord-Ost-Ringes angesehen und wäre im Fall des Baus als erster Bauabschnitt des Nord-Ost-Ringes zu betrachten. Der Regierungspräsident hat dies durch folgenden Satz in einer Pressemitteilung vom 01.02.2006 bestätigt: „Es ist ... nicht zu verantworten, eine Neckarquerung zu bauen, die sich nicht in einen Nordosttring integrieren ließe.“. In einer Pressemitteilung vom 15.05.2006 hat er dies wiederholt. Noch deutlicher wurde er bei einer Pressekonferenz im Juni 2006, als die Brückenbaupläne vorgestellt wurden. Zitat aus der Fellbacher Zeitung vom 21.06.2005: „Andriof sieht den Neubau ... als Vorleistung des Landes für einen künftigen Nord-Ost-Ring als Bundesstraße.“. Das Innenministerium bestätigt ebenfalls, dass es sich um einen Bauabschnitt des Nord-Ost-Ringes handelt: „Nachdem die Realisierung des Nordosttringes derzeit nicht absehbar ist, wurde die Planung für das Landesstraßenprojekt so konzipiert, dass sie später in diesen voll integrierbar ist.“.

Hierzu: Kleine Anfrage Katrin Altpeter, Drs. 14/223, Antwort auf Frage 2

Jede andere Behauptung würde sich auch schon alleine deshalb als falsch erweisen, weil die neue Neckarquerung faktisch exakt auf der Nord-Ost-Ring-Trasse erstellt werden soll (Erläuterungsbericht Seite 1). Hinzu kommt, dass sie in wichtigen Parametern die Vorgaben erfüllt, die an eine Bundesstraße gestellt werden.

Es bleibt festzuhalten, dass die Planungen für die L 1197 Neckarquerung belegbar zur Verwirklichung eines ersten Bauabschnitts für den Nord-Ost-Ring führen sollen. Damit umgeht der Regierungspräsident rechtswidrig das oben dargestellte Planungsverbot.

3. Verletzung der Neutralitätspflicht

Laut Artikel 77 (2) Landesverfassung sind „alle Angehörigen des öffentlichen Dienstes ... Sachwalter und Diener des ganzen Volkes.“. Dies schließt eine einseitige Interessenvertretung lediglich für Teile der Gesellschaft aus. In Ausübung des Amtes dürfen Angehörige des öffentlichen Dienstes niemanden bevorzugen oder benachteiligen. Zwar weisen Verfassungskommentatoren darauf hin, dass die Pflicht zur Neutralität für politische Beamte, also auch Regierungspräsidenten, anders zu interpretieren ist, da bei ihnen ein besonders enges Vertrauensverhältnis zur Regierung für notwendig erachtet wird (Kommentar Feuchte, Seite 651, Rdnr. 14). Das jedoch bezieht sich ausdrücklich auf das Innenverhältnis zur Regierung. Im Außenverhältnis zu gesellschaftlichen Gruppierungen und Interessenvertretern haben auch politische Beamte Neutralität zu wahren. Der § 70 (1) Landesbeamtengesetz konkretisiert diese Verfassungsvorgabe ausdrücklich.

Vor diesem Hintergrund ist die Tatsache zu bewerten, dass das Regierungspräsidium von der Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart einen „Planungsbeitrag“ von 25.000 Euro angenommen hat.

Hierzu: Kleine Anfrage Katrin Altpeter, Drs. 13/4493, Antwort auf Frage 4

Bis zum damaligen Zeitpunkt (August 2005) hatte das Land nur 15.000 Euro für die Planung der neuen Neckarquerung ausgegeben. Der „Beitrag“ der IHK war also erheblich.

Die IHK Region Stuttgart hat sich in den letzten Jahren als nachdrücklichste Befürworterin des Nord-Ost-Ringes profiliert. Die neue Neckarquerung ist für sie der Einstieg in den Nord-Ost-Ring. Zitat aus einer Pressemitteilung der IHK vom 30.06.2005: „Wir brauchen den Einstieg in den Nord-Ost-Ring“, betonte IHK-Präsident Dr. Günter Baumann. Die Brücke sei ein wichtiger erster Schritt zu einer zweispurigen Umgehung...“. In der gleichen Pressemitteilung wird vom Beschluss der IHK-Vollversammlung berichtet, sich an den Planungskosten für die neue Neckarquerung zu beteiligen. Eine Pressemitteilung vom 08.11.2005 enthält folgende Formulierung: „Eine Kernforderung der IHK ist es, mit dem Bau des Nord-Ost-Rings eine leistungsfähige Tangentialverbindung im Großraum Ludwigsburg-Waiblingen anzubieten. Die IHK beteiligt sich deshalb mit 25.000 Euro an den Planungskosten für eine Neckarbrücke, die bei Remseck auf der Trasse des Nord-Ost-Rings liegt.“. Dass man die Maßnahme durch die 25.000 Euro-Zuwendung „vorantreiben“ wolle, wird in einer IHK-Pressemitteilung vom 26.01.2006 ausgeführt. In einer Broschüre der IHK mit dem Titel „Das haben wir für Sie erreicht! Eine Bilanz der Interessenvertretung 2005/2006“ schreiben die Verfasser: „Beteiligung mit 25.000 Euro an den Planungskosten für eine Neckarbrücke bei Remseck als Teilstück eines von der IHK geforderten Nord-Ost-Rings um Stuttgart.“.

Alle diese Zitate belegen: die IHK verbindet mit ihrem finanziellen Engagement die Erwartung, dass der Nord-Ost-Ring und als sein erster Bauabschnitt die neue Neckarquerung so schnell als möglich durchgesetzt werden. Das stets vorgebrachte Argument des Regierungspräsidiums, das IHK-Geld sie „ohne

an Bedingungen geknüpft zu sein“ gezahlt worden (Zitat Andreas Hollatz, Referatsleiter des RP bei der Informationsveranstaltung am 13.09.2006 in Fellbach-Schmiden), ist damit wirkungslos.

Dass die IHK mit den zu ihren Gunsten ausgeführten Planungen zufrieden ist, zeigt sich in der Pressemitteilung vom 29. August 2006: „Die IHK stellt dem Regierungspräsidenten für den Einsatz seiner Behörde bei der Planung [der neuen Neckarbrücke] ein hervorragendes Zeugnis aus.“.

Dieses Lob ist nicht verwunderlich, angesichts der Tatsache, dass das Regierungspräsidium Planungen, die nicht den Vorstellungen der IHK entsprechen, frühzeitig verworfen hat. Zu diesen gehört die ursprünglich laut Generalverkehrsplan vorgesehene Brücke bei Neckarrems im Zuge der L 1140. Diese „Variante Remseck“ sei, so das Regierungspräsidium im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, „nicht in dem Detaillierungsgrad der beiden anderen Varianten untersucht“ worden (Seite 16). Begründet wird dies mit einer „nicht hinreichenden Verkehrswirksamkeit.“.

Es stellt sich allerdings die Frage warum diese Neckarquerung, wenn sie denn so offensichtlich nutzlos ist, überhaupt in den GVP aufgenommen wurde und das sogar in den vordringlichen Bedarf (Auskunft des Innenministeriums auf die Kleine Anfrage Drs. 13/4493).

Die Annahme des Geldes von der IHK, die damit klar die Erwartung von Planungen zu ihren Gunsten verbunden hat, sowie die frühzeitige Verwerfung von anderen, nicht den IHK-Vorstellungen entsprechenden Planungen, rechtfertigen somit den Verdacht, dass der Regierungspräsident beim Projekt neue Neckarquerung seine Neutralitätspflicht verletzt hat.

Das Verhalten des Regierungspräsidenten kann nicht hingenommen werden. Wir bitten im Rahmen dieser Fachaufsichtsbeschwerde um Überprüfung dieses Verhaltens und das Ergreifen gebotener Maßnahmen.

gez. Katrin Altpeter, MdL

gez. Dr. Hermann Scheer, MdB

Anlage 7:

Satzung des Vereins

Arbeitsgemeinschaft NORD-OST e.V.

1. Name und Sitz:

1. Der Verein führt den Namen "Arbeitsgemeinschaft NORD-OST" (ARGE NORD-OST); nach Eintragung in das Vereinsregister den Zusatz "e.V."
2. Der Verein hat seinen Sitz in Stuttgart.

2. Zweck und Ziel des Vereins:

2.1

Der Verein ist ein freier Zusammenschluss von Personen zur Förderung des Umwelt- und Landschaftsschutzes. Der Verein setzt sich besonders für den Erhalt der Freiflächen zwischen Kornwestheim, Zuffenhausen, Zazenhausen, Mühlhausen, Aldingen (Langes Feld) sowie Remseck, Oeffingen, Hegnach, Fellbach und Waiblingen (Schmidener Feld) als ökologisch wertvolle Landwirtschaftsflächen, als naturnahes Naherholungsgebiet und als Rückzugsgebiet gefährdeter Tier- und Pflanzenarten ein. Der Verein verfolgt folgende Ziele:

- Landschaftspflege, insbesondere die Erhaltung traditionell typischer Landschaftselemente wie z.B. Streuobstwiesen, Trockenmauern, Kleingärten, Natursteinpflasterwege, Hecken
- Erhaltung von siedlungsnahen Frischluftentstehungsgebieten
- Erhaltung der wertvollen Böden
- Erhaltung artenreicher Stadtrandgebiete
- Schutz des Lebensraumes vom Aussterben bedrohter Tier- und Pflanzenarten.
- Schutz der Freiflächen vor Bebauung.
- Erhaltung des Erlebniswertes der Landschaft
- Erhalt von Bodenkulturdenkmälern
- Minderung der Belastung durch den Autoverkehr
- Förderung des zu Fuß Gehens.
- Förderung der öffentlichen Personennahverkehrs
- Förderung des Fahrradverkehrs

Der Verein führt zur Hebung des Umweltbewusstseins öffentliche Veranstaltungen über die Bedeutung der oben genannten Ziele für die Bevölkerung durch. Hierzu gehören auch Führungen unter landschaftskulturellen, pflanzenkundlichen, vogelkundlichen und klimatologischen Aspekten.

Der Verein legt Biotop an bzw. setzt sich für die Anlage von Biotopen ein.

Der Verein arbeitet bei der Erstellung eines Biotopverbundsystems für das „Lange Feld“ mit.

Der Verein arbeitet zur Erhaltung seiner Ziele bei Biotoppflegemaßnahmen mit bzw. organisiert diese.

Der Verein arbeitet bei Artenschutzprogrammen mit, insbesondere bei Amphibienschutzprogrammen (Schutz der Wanderwege) und bei Vogelschutzprogrammen (z.B. Schaffung von Nistmöglichkeiten durch Anlegen von Biotopen und Aufhängen von Nistkästen).

Der Verein arbeitet bei der Errichtung eines Landschaftsparks mit.

Zur genauen Feststellung der Schutzwürdigkeit bestimmter Gebiete kann der Verein Gutachten erstellen lassen.

Zum Erreichen seiner oben genannten Ziele kann der Verein juristische Verfahren selbst einleiten oder juristische Verfahren Dritter unterstützen.

Der Verein leistet Bürgern, die oben genannte Ziele unterstützen wollen, Rat und Beistand.

Der Verein bemüht sich hierbei auch um Zusammenarbeit mit Vereinen ähnlicher Zielrichtung.

Der Verein kann durch Flächenerwerb das Erreichen seiner oben genannten Ziele absichern.

Das Tätigkeitsfeld des Vereins erstreckt sich vorwiegend auf die Region Stuttgart.

2.2

Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnittes "Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung.

2.3

Der Verein ist selbstlos tätig. Er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.

2.4

Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten für ihre Tätigkeiten für den Verein keine Vergütungen vom Verein. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus den Mitteln des Vereins.

2.5

Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

3. Mitglieder

Der Verein steht jedermann zur Mitgliedschaft offen. Auch juristische Personen können Mitglied werden, sofern sich aus ihren eigenen satzungsgemäßen Zielen kein Widerspruch zu den Zielen des Vereins ergibt.

4. Aufnahme, Austritt:

4.1

Beitritts- und Austrittserklärungen bedürfen der Schriftform.

4.2

Der Vorstand entscheidet über die Aufnahme neuer Mitglieder. Bei Ablehnung entscheidet die Mitgliederversammlung.

4.3

Mitglieder können jederzeit ohne Kündigungsfrist ausscheiden.

4.4

Ausscheidende Mitglieder haben keinen Anspruch auf das Vereinsvermögen und bereits geleistete Mitgliedsbeiträge.

5. Ausschluss:

Mitglieder, die durch Wort oder Tat gegen den Zweck des Vereins verstoßen, können aus dem Verein ausgeschlossen werden. Der Ausschluss muss auf einer Mitgliederversammlung mit 2/3 Mehrheit der Anwesenden beschlossen werden. Das betroffene Mitglied hat auf der Mitgliederversammlung das Recht, gehört zu werden.

6. Mitgliedsbeiträge:

6.1

Es werden Mitgliedsbeiträge erhoben. Über die Höhe des Mitgliedsbeitrags entscheidet die Mitgliederversammlung. Der Beitrag ist innerhalb von einem Monat nach Beitritt sowie für die Folgejahre jeweils im Januar zu zahlen.

6.2

Auf Antrag können erwerbslose und finanzschwache Personen von der Beitragszahlung befreit werden.

6.3

Reichen die finanziellen Mittel des Vereins zur Bestreitung notwendiger Kosten nicht aus, kann die Mitgliederversammlung mit 2/3 Mehrheit der Anwesenden eine einmalige Nachschusspflicht über maximal die Höhe eines Jahresbeitrags beschließen.

7. Organe:

Organe des Vereins sind:

- die Mitgliederversammlung
- der Vorstand

8. Mitgliederversammlung:

8.1

Jährlich findet eine Hauptversammlung statt, auf der der Vorstand Rechenschaft ablegt und auf der alle zwei Jahre ein neuer Vorstand gewählt wird. Der neue Vorstand wird für zwei Jahre gewählt. Zu der Hauptversammlung und zu sonstigen Mitgliederversammlungen müssen alle Mitglieder schriftlich unter Angabe der Tagesordnung mindestens zwei Wochen vorher eingeladen werden. Die Mitgliederversammlung wird vom Vorstand einberufen.

8.2

Eine Mitgliederversammlung muss einberufen werden, wenn 1/4 der Mitglieder oder 2/3 der Vorstandsmitglieder dies schriftlich verlangen.

8.3

Soweit nicht anderes bestimmt ist, beschließt die Mitgliederversammlung mit einfacher Mehrheit der anwesenden Mitglieder. Mitgliederversammlungen sind ohne Rücksicht auf die Anzahl der anwesenden Mitglieder beschlußfähig.

8.4

Änderungen der Satzung, der Ausschluss von Mitgliedern bzw. die Vereinsauflösung müssen mit mindestens 2/3 Mehrheit der anwesenden Mitglieder beschlossen werden.

8.5

Die Mitgliederversammlung wählt zwei Kassenprüfer auf die Dauer von zwei Jahren. Die Kassenprüfer haben das Recht, die Vereinskasse und die Buchführung jederzeit zu überprüfen. Über die Prüfung der Buch- und Kassenführung haben sie der Mitgliederversammlung Bericht zu erstatten.

9. Vorstand:

9.1

Der Vorstand besteht aus 6 Personen:

- dem bzw. der Vorsitzenden
- zwei Stellvertreterinnen bzw. Stellvertretern
- dem Kassierer bzw. der Kassiererin und dessen Stellvertreter bzw. deren Stellvertreterin
- der Schriftführerin bzw. dem Schriftführer

Der Vorstand kann um Beisitzer erweitert werden. Darüber entscheidet die Mitgliederversammlung.

Bei Abwesenheit wird der Schriftführer bzw. die Schriftführerin von einem zu wählenden Mitglied des Vereins vertreten.

9.2

Der Vorstand wird von der Hauptversammlung auf die Dauer von zwei Jahren gewählt. Bei einem vorzeitigen Ausscheiden eines Vorstandmitglieds findet die Nachwahl für die restliche Dauer der Wahlperiode auf der nächsten Mitgliederversammlung statt.

9.3

Der Vorstand ist zuständig für:

- die Führung der laufenden Vereinsgeschäfte
- die Durchführung der Vereinsaufgaben, insbesondere der Beschlüsse der Mitgliederversammlungen
- die Beteiligung von Mitarbeitern im Sinne der Aufgabenstellung des Vereins
- die Leitung der Mitgliederversammlungen.

9.4

Auf Wunsch kann jedes Mitglied an der Vorstandssitzung teilnehmen.

10. gesetzliche Vertretung des Vereins:

Der Verein wird gesetzlich durch den bzw. die Vorsitzenden sowie einen Stellvertreter oder durch beide Stellvertreter vertreten.

11. Protokoll:

Über jede Mitgliederversammlung ist ein Protokoll anzufertigen und von der bzw. dem Vorsitzenden oder einem Stellvertreter sowie dem Protokollführer zu unterzeichnen.

12. Geschäftsstelle:

Die Geschäftsstelle ist der Wohnsitz des bzw. der Vorsitzenden.

13. Geschäftsjahr:

Als Geschäftsjahr gilt das Kalenderjahr.

14. Anfallvermögen:

Bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vereinsvermögen an eine Körperschaft des öffentlichen Rechts oder eine andere steuerbegünstigte Körperschaft zwecks Verwendung für den Umwelt- und Landschaftsschutz.

15. Inkrafttreten der Satzung:

Die Satzung tritt mit ihrer Verabschiedung in Kraft.

16. Gemeinnützigkeit:

Der Verein wird sich um die Erlangung der Gemeinnützigkeit bemühen.

17. Satzungsänderungen zur Erlangung der Rechtsfähigkeit:

Die zur Erlangung der Rechtsfähigkeit eventuell notwendigen Satzungsänderungen kann der gesetzliche Vorstand beschließen.

Anlage 8: Stellungnahme des NABU Baden-Württemberg (LV)

Stellungnahme des NABU Landesverband Baden-Württemberg
zur Neckarquerung L 1197



Regierungspräsidium Stuttgart
Herr Engelhard
Postfach 80 07 09
70507 Stuttgart

Dr. Stefan Rösler

Landesvorsitzender
Tel. 0711 / 966 72 13
Fax 0711 / 966 72 33
stefan.roesler@NABU-bw.de

18. Oktober 2006

**Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Aus- und Neubau L 1197
Neckarquerung
Az. 44-3900-1-WN/175**

Sehr geehrter Herr Engelhard,

vielen Dank für die Zusendung der Unterlagen und die Möglichkeit der Stellungnahme zu o.g. Verfahren. Diese Stellungnahme wurde nach eingehender und sorgfältiger Prüfung der Planunterlagen durch mehrere Untergliederungen des NABU (Stadtgruppe Stuttgart, Gruppe Fellbach, Kreisverband Rems-Murr und Kreisverband Ludwigsburg) unter Federführung der Stadtgruppe Stuttgart und der Gruppe Fellbach erstellt. Danach kommen wir zu folgendem Schluss:

Der NABU Baden-Württemberg lehnt die aktuell vorgelegten Pläne des Regierungspräsidiums für die Neckarquerung der L1197 ab. Das Regierungspräsidium Stuttgart wird hiermit aufgefordert, den Antrag auf Planfeststellung abzuweisen.

Zur Erreichung der geforderten Ziele zur Verkehrsentlastung der Stadt Remseck sind die geplanten Maßnahmen nicht geeignet. Vielmehr sind deren Auswirkungen auf Mensch und Natur mit gravierend negativen Folgen verbunden. Es ist daher dringend geboten andere Alternativen, deren Umweltauswirkungen wesentlich geringer sind, gründlicher zu prüfen, als das im vorliegenden Verfahren bisher der Fall war.

Wir beziehen uns in diesem Zusammenhang ausdrücklich auf die Stellungnahmen der ARGE Nord-Ost sowie der Städte Fellbach und Kornwestheim, die uns vollinhaltlich bekannt sind und denen sich der NABU Baden-Württemberg in vollem Umfang anschließt. Im Falle einer Nichtbeachtung der vorgebrachten Einwände behalten wir uns juristische Schritte vor.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen
Naturschutzfachliche Begründung
Fachtechnische Stellungnahme + Luftbildskizze

Dr. Stefan Rösler

Naturschutzfachliche Begründung

Grundlage der nachfolgenden Beurteilung ist insbesondere die Unterlage 1 (UL-1) des PFV.

Einer Maßnahme im Zuge der sog. Nord-Ost-Umfahrung-Stuttgart (NOUS) mangelt es an den notwendigen rechtlichen Voraussetzungen. Hierbei handelt es sich um eine Bundesfernstraße. Diese ist derzeit weder in den Fernstraßenplanungen vorgesehen noch ist ihre Erforderlichkeit gegeben bzw. nachgewiesen. Ein Landesstraßenbauwerk auf der Achse der NOUS ist nur dann genehmigungsfähig wenn hierfür ein nachgewiesener Bedarf besteht und es sich zugleich um eine angemessene Ausgestaltung bei bestmöglicher Lage handelt.

Die vorliegende Planung erfüllt keine dieser Voraussetzungen.

Der Planungsbedarf ergibt sich nach UL-1, Kap. 2 aus Planungswünschen zur NOUS und einem angeblich aktuellen Bedarf. Ersteres ist unerheblich, letzteres nicht nachgewiesen.

Die als Datengrundlage genannte „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für den Nordostquadranten Stuttgart“ (kurz: BSS = Bender+Stahl-Studie) ist weder verkehrswissenschaftlich akzeptabel noch hinsichtlich des Datenmaterials sowie der daraus entwickelten Prognosen aktuell. Sie ist darüber hinaus gänzlich ungeeignet, die aktuelle Datenlage im Planungsraum wiederzugeben. Diese Sachlage wurde auch durch spätere Verkehrsuntersuchungen der Nachfolgefirma BS-Ingenieure nicht verändert. Eine verkehrsfachlich zutreffende Studie und Prognose für eine neue Brückenverbindung zwischen den Landesstraßen L 1100 und L 1197 fehlt.

Mangels der zutreffenden Projektbetrachtung liegen auch keine problemspezifischen Variantenuntersuchungen vor.

Seitens des NABU wird als vorzugswürdige Alternative die im Anhang beigefügte Linie der B.A.U GmbH ins Verfahren eingeführt, bzw. auf die bereits veröffentlichten Varianten der Stadt Remseck im Zuge der Neuordnung des Flächennutzungsplanes oder die Entwürfe von Hans Billinger verwiesen.

Dies geschieht insofern hilfsweise, als wir aus naturschutzfachlicher Sicht überhaupt keinen Bedarf für einen Brückenneubau sehen. Wir sind vielmehr der Ansicht, dass die Belastungslage der Brücke bzw. der angrenzenden bei Remseck durch verkehrliche Anordnungen/Einschränkungen geregelt werden kann. Hierzu mangelt es an der erforderlichen Untersuchung (Variante Null plus).

Bei der geplanten Maßnahme würden sich durch eine Verlagerung des Verkehrs nach Süden Verkehrsentlastung und –belastung lediglich die Waage halten. Dadurch wäre ein solcher 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 somit als völlig unbegründet abzulehnen.

Selbst wenn man die Neckarquerung L1197 als isolierte Maßnahme betrachtet, lässt sich folgendes feststellen:

Die favorisierte Vorzugsvariante greift massiv in Flächen ein, die eine hohe bis sehr hohe Bedeutung für praktisch alle relevanten Umweltschutzgüter besitzen. Das Umweltrisiko wird von den Gutachtern zu Recht als sehr hoch eingestuft, die abschließende Bewertung, dass ein Eingriff in diesem Bereich nicht ausgleichbar ist, stützt die Einschätzung, dass im vorgesehenen Korridor keine Straße gebaut werden darf.

1. Beeinträchtigungen des Schutzgutes Erholungsraum

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 Erholungseinrichtungen 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.

2. Zerstörung des Schutzgutes Landschaft – Landschaftsbild

In engem Zusammenhang mit der Erholungsfunktion steht die hohe Bedeutung des Planraumes für das Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild. 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.

Die hohe Zerschneidungswirkung der Trasse ist ein Verstoß gegen §2 BNatschG und ist nicht zu rechtfertigen, da aufgrund der Neckarbrücke keine Verbesserung der Gesamt-Verkehrslage im Planungsraum zu erwarten ist, sondern lediglich eine Verschiebung des Verkehrs in eine bisher vom Verkehr unbelastete Landschaft erfolgen würde. Die Verkehrszahlen aus den Untersuchungen von B + S Ingenieure belegen dies eindeutig.

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.

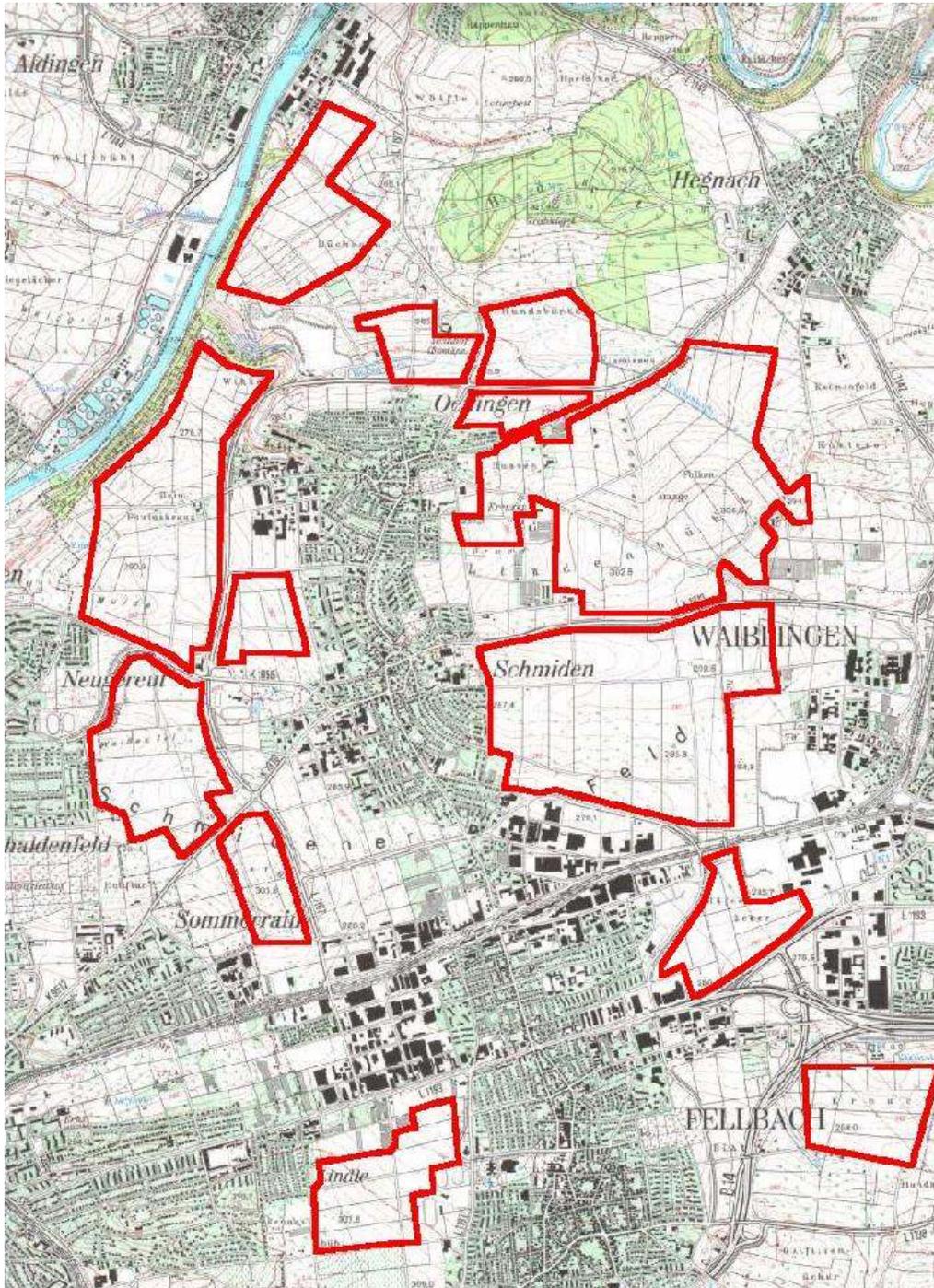
3. Massive Beeinträchtigung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere

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. Allerdings sind die vorliegenden Untersuchungen weder vollständig noch aktuell. Einige Tiergruppen wurden überhaupt nicht untersucht. Dies stellt einen schweren Mangel dar, der eine fehlende Basis für verlässliche Aussagen bedeutet. Andere Vorkommen von insbesondere stark gefährdeten und streng geschützten Arten sind nicht auf dem gegenwärtigen Stand erfasst und bilden demnach ebenfalls eine ungenügende Datengrundlage.

Die Brutbestände des **Rebhuhns** *Perdix perdix* (Rote Liste Baden-Württemberg 2, stark gefährdet, mittlerweile im Zielartenkonzept des Landes Baden-Württemberg in der höchsten Schutzkategorie) sind sowohl östlich des Neckars im Bereich des Aldinger Feldes als auch auf der Westseite in der kartografischen (Karte 3.3) und gesamten schriftlichen Darstellung nicht vollständig berücksichtigt.

Der Rebhuhnbestand um Fellbach hat sich in den letzten ca. 5 Jahren stabilisiert. Er zählt mit einer in den meisten Flächen erreichten Dichte von 5 bis 10 Brutpaaren pro 100 Hektar mit und Spitzenwerten von bis zu 20 Brutpaaren pro 100 Hektar (!) zu den am dichtesten besiedelten Vorkommen, die in Deutschland – und damit auch in Baden-Württemberg – bekannt sind. Damit ist die Population des Schmidener Feldes eine der bedeutsamsten in der gesamten Bundesrepublik. Laut Informationssystem Zielartenkonzept Baden-Württemberg (LUBW 2006 – Vorabversion) ist das Rebhuhn als Landesart mit dem höchsten Schutzstatus eingeordnet und sollte als entsprechende Zielart mit größter Priorität behandelt werden.

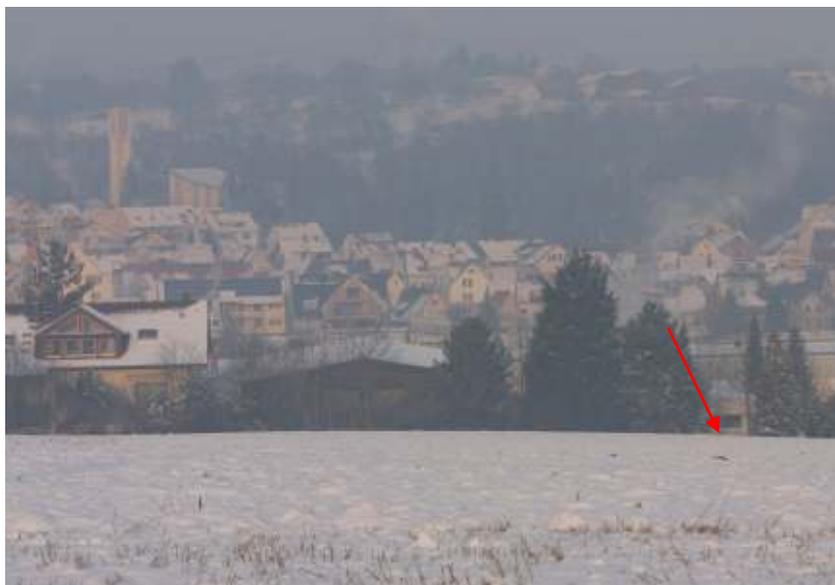


Ergebnisse der Rebhuhnkartierung im Frühjahr 2006 (jeweils Paare)

Der aktuelle Brutbestand des Rebhuhns im Aldinger Feld kann aufgrund von dauerhaften Erhebungen, die im Übrigen seit Mitte der 1990er Jahre vom NABU Fellbach durchgeführt werden, auf 4-5 Brutpaare für das Jahr 2005 und ebenso viele für die Brutsaison 2006 angegeben werden. Aktuelle Belegfotos vom Dezember 2005 und Januar/Februar 2006 untermauern diese Angabe.



Rebhühnkette mit insgesamt 13 Individuen im Winter auf dem Aldinger Feld. (Foto: M. Eick, Januar 2006)

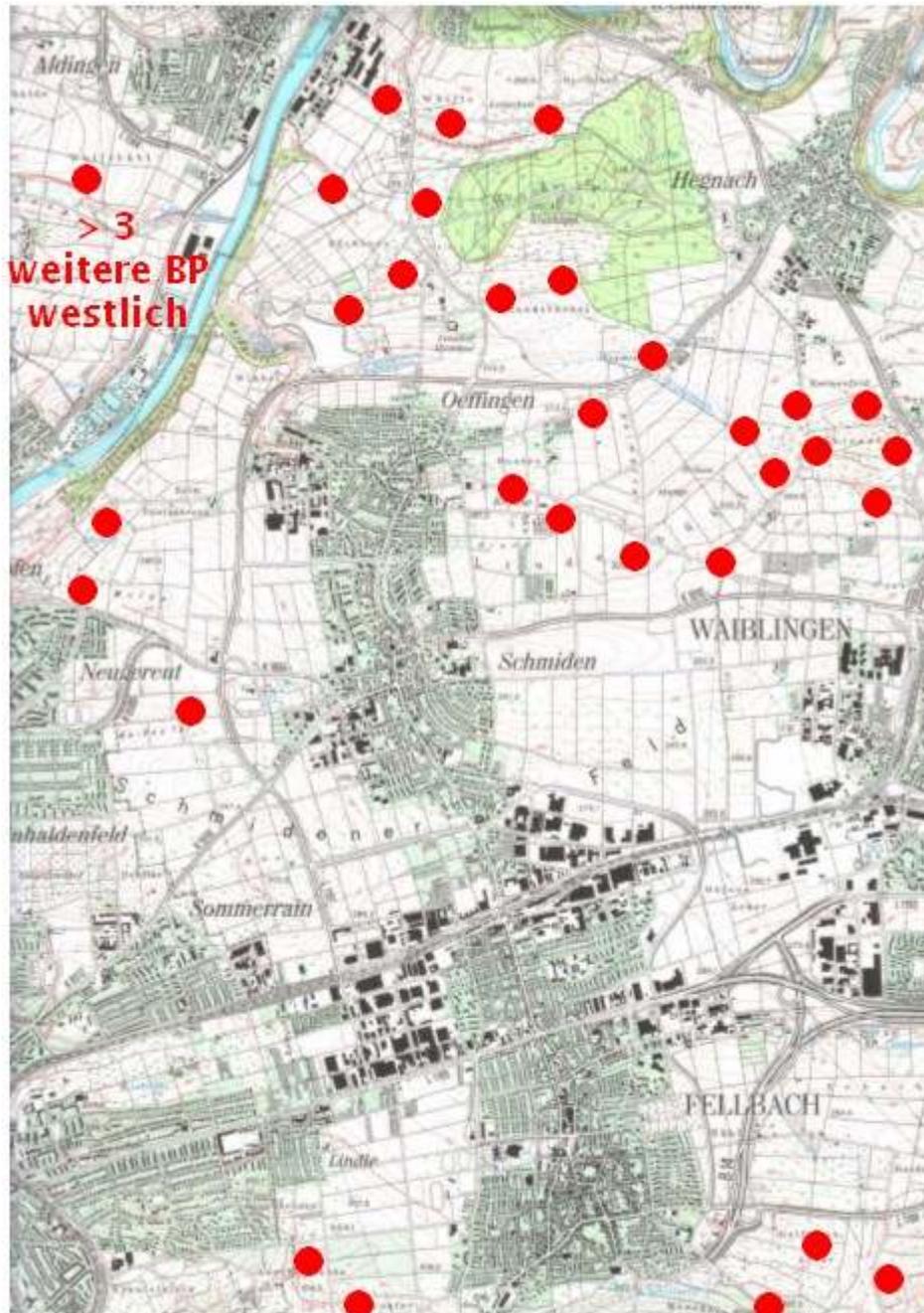


Im Vordergrund ist die Position der Rebhühnkette, im Hintergrund Remseck-Aldingen zu erkennen. (Foto: M.Eick, Januar 2006)

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. Die Neckarquerung zerschneidet einen wertvollen und bisher von Stö-

rungen weitgehend verschonten Lebensraum dieser prioritären Vogelart. Straßendämme und Bepflanzungen würden den am Boden lebenden Vögeln zusätzlich wichtige Flächen reduzieren.

Alle im Zusammenhang mit der geplanten Neckarquerung vorgesehenen Straßen (auch der Nordost-ring) 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 (Stufe 2) 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.



Besetzte Brutplätze des Steinkauzes *Athene noctua* in den Jahren 2000-2006. (Daten: M. Eick)

Ringfunde belegen, 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 Maßstab würde diese Verbindungsachse mit Sicherheit durchtrennen.

Eine solche Verbindungswirkung muss nicht nur für den Steinkauz angenommen werden, sondern für zahlreiche weitere Arten (inkl. Fledermäuse und Insekten). Der Planungskorridor ist einer der wenigen unzersiedelten und unzerschnittenen Grünbereiche, der entsprechende Wanderbewegungen in West-Ost-Richtung ermöglicht. Mit ähnlichen Negativeffekte ist daher auch für andere, weniger gut untersuchte Arten, zu rechnen.

Der Bestand des **Halsbandschnäppers** *Ficedula hypoleuca* (RL Deutschland 1, Baden-Württemberg 3) hat seinen Verbreitungsschwerpunkt im Bereich des Hartwaldes in den vergangenen Jahren um einige Brutpaare auf mehr als 10 Brutpaare ausgeweitet. Damit erhöht sich die Wertigkeit der Flächen, die ohnehin schon durch das bisherige Vorkommen als außerordentlich hoch einzustufen ist. Auch diese Art als prioritäre Zielart des Zielartenkonzepts Baden-Württemberg besitzt in den Gebieten in und um den Hartwald höchste Dichten. Das Gebiet ist somit als eines der Schwerpunktorkommen im süddeutschen Raum zu werten.

Die Spechtarten **Grau-** und **Mittelspecht** und **Wendehals**, die allesamt als wertgebende Arten bedeutsam sind kommen in teilweise überdurchschnittlich hoher Dichte im Bereich des Hartwaldes, des nach Norden verlängerten Scillawaldes und in den dazwischen befindlichen Streuobstwiesen auf der Ostseite vor. Auf der Westseite ist das Vorkommen der **Schafstelze** von maßgeblicher Bedeutung.

Die Häufung der stark gefährdeten und gefährdeten Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet belegt eindrucksvoll die hohe Wertigkeit des Planungsraumes (vgl. Kartenmaterial PFV). 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.

Die Ausweisung bzw. Vergrößerung des Vogelschutzgebietes „Unteres Remstal“, Nr. 7121-401, in Richtung Süden und Südwesten müsste die logische Konsequenz des sehr starken Brutvorkommens von Halsbandschnäpper und weiteren Vogelarten wie Wendehals, Klein-, Mittel- und Grauspecht sein. Damit würde die geplante Trasse das Natura 2000-Gebiet nicht mehr nur tangieren, was in seiner Schädlichkeit schon für sich noch zu überprüfen ist, sondern würde das Vogelschutzgebiet durchtrennen. Eine entsprechende Ausweisung ist aber bisher nicht erfolgt und es drängt sich die Vermutung auf, dass dies aus politischen Gründen nicht geschehen ist.

Nach gegenwärtigem Planungsstand würde jedenfalls die Trasse der Neckarquerung wertvolle Bruthabitate in ihrem Zusammenhang zerschneiden und massiv verlärmern. Dies würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung der hier vorkommenden Wert gebenden und laut Zielartenkonzept zu schützenden Arten führen.

Die Auswirkungen durch Lärm und insbesondere Lichtemissionen vor allem für nachtaktive Vögel werden in den Untersuchungen nicht vollständig bewertet.

4. Beeinträchtigung eines regional bedeutsamen Rastplatzes für Wasservögel

4.1 Schwimmvögel auf dem Neckar

Der Neckarabschnitt zwischen der Schleuse Hofen und der Schleuse Aldingen gehört zu den bedeutendsten Rastplätzen für Wasservögel in Stuttgart, was durch Daten der Wasservogelzählung, die seit 1990 systematisch vom NABU Stuttgart erhoben werden, klar belegt wird. Da die meisten Schwimmvögel offene Gewässer mit guter Rundumsicht bevorzugen, stellt jedes Bauwerk – also alles, was diese

Sicht stören könnte – eine Beeinträchtigung dar. Vor allem auch während der Bauphase wird deshalb dieser Rastplatz entwertet.

4.2 Ruhe- und Schlafplätze des Kormorans

Auf den hohen Pappeln am linken Ufer des Neckars hauptsächlich auf Höhe des Klärwerks befinden sich Rastplätze des Kormorans *Phalacrocorax carbo.*, die außerhalb der Brutzeit zumindest tagsüber regelmäßig aufgesucht werden, evtl. wird hier auch genächtigt. Es ist dies einer der wenigen Einstände des Kormorans in Stuttgart (wichtige befinden sich außerdem am Max-Eyth-See und am Inselbad) und einer mit einer langen Tradition (man darf das nicht mit Bereichen verwechseln, wo Kormorane kurzfristig zum Fischen einfallen).

Da Kormorane auf Störungen empfindlich reagieren, steht zu befürchten, dass dieser Rastplatz aufgegeben wird.

4.3 Nahrungshabitat des Nachtreihers

Für die Kleinkolonie Nachtreiher am Max-Eyth-See – es handelt sich um den EINZIGEN bekannten Brutplatz in Baden-Württemberg – stellen die Auen von Mussenbach (bzw. Holzbach) und Neckar wichtige Nahrungshabitate dar. Direkte Flüge vom Max-Eyth-See in den Mündungsbereich des Mussenbachs konnten nachgewiesen werden (M. Schmolz). Besonders bei starken Störungen am Max-Eyth-See ist dieser Bereich von hoher Bedeutung und vermutlich essentiell für den Fortbestand der Art in Stuttgart.

Die Brücke würde den Lebensraum stark beeinträchtigen – vor allem während der Bauphase. Zudem wird der Anflug in diesen Bereich behindert. Insbesondere mit Inbetriebnahme der Brücke, deren Höhe sich in der Flughöhe der Vögel befindet, sind Opfer durch den Straßenverkehr zu befürchten.

4.4 Rastplatz für Durchzügler

In Ermangelung günstiger Rastplätze im Raum Stuttgart, rasten verschiedene Vögel, vor allem Limikolen, auch am betonierten Ufer des Neckars. Regelmäßig rasten hier Flussufer- und Waldwasserläufer. Auf ihren Zugwegen sind ungestörte Bereiche von großer Wichtigkeit. Eine Neckarbrücke mit ca. 25.000 Fahrzeugen wäre für die Vögel eine enorme Störung.

4.5 Gefährdung fliegender Vögel

Das geplante Brückenbauwerk überspannt den Neckar in einer Höhe, welche oberhalb des Durchschnitts der flussbegleitenden Bäume liegt. Dies entspricht der Höhe ziehender und überfliegender Vögel, v.a. von Reiher, Kormoranen, Möwen, aber auch von Enten und Rallen (z.B. nächtlicher Zug von Blässhühnern). Die meisten dieser Vögel folgen direkt dem Flussverlauf knapp oberhalb der Baumwipfel. Daher befürchten wir, dass es zu Kollisionen von Vögeln mit diesem Bauwerk kommen wird, wenn diese nachts, bei schlechter Sicht (Nebel, Schneeschauer, starker Regen) oder ungünstigen Windverhältnissen ziehen.

Da es viele der angesprochenen Arten vermeiden, unter Brücken hindurch zu fliegen, steigen sie erst kurz vor dem Hindernis hoch, um es dann mit möglichst wenig Aufwand sehr niedrig zu überfliegen (eigene Beobachtungen an Lachmöwen und Graureihern, M. Schmolz). Hier besteht dann die Gefahr an Fahrzeugen, insbesondere Lkws, zu verunglücken. Auch hier erhöht sich diese mit schlechten Wetter- und Sichtverhältnissen. Da es sich meistens um größere Vögel handelt, entsteht dadurch auch eine Gefahr für den Straßenverkehr.

5. Amphibien und Reptilien

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 und IV): sowohl im Bereich im Bereich des Hartwaldes, in einem Graben und zwei künstlich angelegten Teichen, in den Jahren 2005 und 2006, ebenso im ehemaligen Gelände des Steinbruchs Oeffingen, als auch nördlich davon erneut mehrere Exemplare im Jahre 2006. Einen weiteren Fund des mittlerweile ausgetrockneten Teiches im Bereich des Alten Postweges gab es im Jahre 2002.



Gelbbauchunke im Steinbruch Oeffingen, Frühjahr 2006 (Foto: M. Eick)

Diese Funde belegen ein noch vorhandenes Vorkommen dieser Art und machen die Dringlichkeit von Schutzmaßnahmen deutlich. Da die Gelbbauchunke die eigentliche Zielart des ursprünglich ausgewiesenen FFH-Gebiets „Pauluskreuz und Scillawald“ ist, gilt ihr besondere Aufmerksamkeit. Dennoch wurde der Teil des FFH-Gebiets, der nun zum gesamten Gebiet „Backnanger Bucht und Unteres Remstal“ zählt in der aktuellen Meldekulisse verkleinert. Dies steht jedoch im Widerspruch zu den Funden und zum akuten Schutzbedürfnis dieser Art, die als Pionierart auf Störstellen und dynamische Lebensraumbereiche angewiesen ist. Geeignete Flächen sowohl als Jahreslebensraum als auch als Reproduktionsgewässer gäbe es im Bereich um den ehemaligen Oeffinger Steinbruch und den Hartwald ausreichend. Das Gebiet besitzt ein nach wie vor hohes Potential als Habitat der Art und ist entsprechend zu schützen.

Eine Straßenplanung quer durch den Lebensraum dieser europaweit geschützten Art konterkariert die Bemühungen um die Reproduktionsgewässer, denn mit einer entsprechendem Verkehrsaufkommen hätte ein Gelbbauchunken-Bestand künftig keine Überlebenschance mehr.

Als weitere FFH-Art gibt es seit etwa drei Jahren vereinzelt Hinweise auf den **Laubfrosch** *Hyla arborea* (FFH-Anhang IV, Rote Liste 2). So konnte z.B. im September 2004 ein rufendes Männchen am Rande des Hartwaldes verhört werden. Zwei weitere Funde datieren aus diesem Jahr (Mai und August 2006) aus dem Bereich des Hartwaldes und im Bereich des Alten Postweges. Möglicherweise dringen Laubfrösche über die Rems oder den Neckar in den Planungsraum vor. Auch der Laubfrosch hat ähnliche Lebensraumansprüche wie die Gelbbauchunke (kleine Temporärgewässer ohne gefährdende Prädatoren). Demnach ist das Wiederbesiedelungspotential besonders im Bereich des ehemaligen Steinbruchs als hoch einzuschätzen.

Mit zwei Funden der **Wechselkröte** *Bufo viridis* (Belegfotos) aus dem Jahre 2002 muss eine weitere streng geschützte Amphibienart (FFH-Anhang IV, Rote Liste 2) ergänzt werden, für deren Vorkommen und Möglichkeit einer Wiederbesiedlung das gleiche gilt wie für die beiden oben genannten.



Wechselkröte (Foto: M. Eick, 2002)

Das Vorkommen der Zauneidechse ist für das Jahr 2006 von den Gutachtern belegt worden. Ein wesentlich größeres Vorkommen dieser Art ist anzunehmen, zumal ausreichend potentielle Lebensraumflächen zur Verfügung stehen und auch einige Jungtiere bzw. einjährige Exemplare beobachtet werden.

6. Beeinträchtigung von FFH-Gebieten, Inkohärenz von FFH-Teilgebieten

Die Schlucht- und Hangmischwälder des FFH-Gebietstyps 9180 nördlich des Weidachtals wären von den Neckarquerung ebenso direkt negativ betroffen, wie weitere, allerdings kleinflächiger vorkommende Gebietstypen, von denen jedoch der Typ 6510 „Magere Flachland-Mähwiese“ von der geplanten Brücken- und Straßenbaumaßnahme in größerem Umfang unmittelbar betroffen wäre. Diese Flächen, die für die Meldung als **FFH-Flächen** vorgesehen waren, finden sich im gesamten Planungsbereich (vgl. Karte Erläuterungsbericht 12.5 3.1-1) zum Teil in absoluter Typausprägung. Die geforderte Eingliederung der Flächen in das bereits bestehende FFH-Gebiet „Unteres Remstal und Backnanger Bucht“ (7121-341) wurde jedoch ungerechtfertigt abgelehnt, obwohl deren Status den zuständigen Behörden bekannt war. Die Chance das Gebiet „**Unteres Remstal und Backnanger Bucht**“ mit dem Gebiet „Scillawald“ gemäß der Vorgabe ein Natura 2000-Netzwerk zu bilden wurde damit versäumt. Die nun geplante Straße würde die beiden Teilgebiete des nun stark zersplitterten Gebietes 7121-341 (Unteres Remstal und Backnanger Bucht) stark voneinander trennen. In einem solchen Fall ist die Kohärenz eines solchen FFH-Gebietes zu hinterfragen. Sie kann für Amphibien und Reptilien, aber auch Kleinsäuger und andere praktisch nicht mehr gegeben sein. Dies führt zu einer erheblichen Verschlechterung der Situation für das betroffene FFH-Gebiet und kann nicht akzeptiert werden.

7. 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 Ernäh-

rungsgrundlage 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. 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. Die geplante Neckarquerung durchtrennt eine wichtige Frischluftbahn entlang des Neckars (vgl. Klimaatlas Stuttgart 1992) und ist daher auch vor diesem Hintergrund strikt abzulehnen.

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

*"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."

8. Unzureichende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen in einem Gebiet (nördlich des Hartwaldes) sind aus mehreren Gründen abzulehnen:

1. Durch die flächenmäßige Konzentration wird ein Ausgleicheffekt nur auf einer sehr kleinen Fläche erzielt
2. Das betreffende Gebiet lässt sich durch die beabsichtigten Maßnahmen nicht wesentlich aufwerten, da es heute schon eine außerordentlich hohe Qualität besitzt. Vielmehr würde durch eine weitere Verminderung der Vielfalt von Biotopstrukturen eher eine Verschlechterung das Ergebnis sein. Denn bisher ist gerade der Wechsel von Streuobstwiesen, Acker und Grünlandflächen für einige Arten ein ideales Lebensraum-Mosaik.
3. Der Status einiger, der als „nicht gepflegt“ bezeichneten Flächen ist überaus strittig.

Die Ersatzmaßnahmen zur Verbesserung der Durchgängigkeit der Rems (Wehr an der Schjedt'schen Mühle) sind nicht geeignet Eingriffe in Offenlandökosysteme zu ersetzen. Die Ersatzmaßnahme steht in keinem funktionalen und sinnvollen Zusammenhang mit den zu erwartenden Verlusten. Eine funktionelle Vergleichbarkeit ist damit nicht gegeben. kein Zusammenhang. Sie stellen weder einen ortsnahen noch einen funktional vergleichbaren Ausgleich dar.

Außerdem ist die Maßnahme an der Rems ohnehin für den PEPL des FFH-Gebietes Unteres Remstal vorzusehen und ist daher als Ersatzmaßnahme nicht zulässig.

Fazit

Die Summe der außerordentlich negativen Effekte auf die Schutzgüter „Mensch – landschaftsbezogene Erholung“, „Tiere und Pflanzen“ 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).

Wie die Ausführungen des landschaftspflegerischen Begleitplans ergeben sind die erheblichen Beeinträchtigungen insbesondere bei den Schutzgütern Boden sowie Tiere und Pflanzen nicht ausgleichbar. Die angebotenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht geeignet, den gewünschten Ausgleich herzustellen. Der Eingriff als solcher ist dabei in Frage zu stellen.

Die geplanten Bauwerke und ihre gesamten Auswirkungen werden zurückgewiesen. Es mangelt nach Sicht des NABU am erforderlichen Bedarf (ggf. Variante Null-plus). Nur hilfsweise wird angemerkt, dass es sich bei dem Planungsvorhaben – soweit ein Bedarf unterstellt würde – um eine fehlerhafte Standortwahl und überzogene Bauwerksausbildung (Brücke und Straßen) handelt.

Bei zutreffender Verkehrsuntersuchung würde dies zu belegen sein.

Das RP-Stuttgart wird hiermit aufgefordert, den Antrag auf Planfeststellung abzuweisen.

Anhang

Fachtechnische Stellungnahme + Luftbildskizze

**Fachtechnische Stellungnahme
zur Erforderlichkeit
eines weiteren Neckarübergangs
zwischen
Remseck und Stuttgart-Hofen**

Gesamtumfang: 8 Blatt + 1 Luftbildskizze

Stand: 02. September 2005

Untersuchung der Erforderlichkeit eines weiteren Neckarübergangs bei Remseck

Bericht

Sachlage:

Im Auftrag der Landesregierung (bzw. des Ministeriums für Umwelt und Verkehr) hat das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) Planungen zu einer weiteren Neckarquerung zwischen Stuttgart und Rems-eck vorgelegt. Das RPS geht hierbei davon aus, dass einerseits ein aktueller Bedarf für dieses Brückenbauwerk besteht und andererseits die Bauwerkslage in den Verlauf einer ebenfalls in Planung befindlichen Nord-Ost-Umfahrung-Stuttgart (NOUS) eingepasst werden sollte.

Auftrag:

Die SPD-Abgeordneten Karin Altpeter (MdL) und Dr. Hermann Scheer (MdB) haben die B.A.U GmbH beauftragt die wesentlichen Annahmen welche der RPS-Planung zugrunde liegen zu prüfen und ggf. über alternative Vorschläge zu verkehrlich wirksamen Maßnahmen nachzudenken.

Wegen der Kürze der Zeit erfolgt nur eine grob strukturierte Prüfung der vorliegenden Daten und Pläne.

Über die Untersuchungsergebnisse wurde auf dem Kreisparteitag am 01.09.2005 in Fellbach berichtet.

Untersuchungsgrundlagen:

Die nachfolgende Untersuchung bezieht sich im Wesentlichen auf folgende Grundlagen:

- [1] Erläuterungsbericht (Vorentwurf) B 29, Nordoststring Stuttgart, von RPS (Feb. 2003)
- [2] Verband Region Stuttgart, Regionalverkehrsplan 2001
- [3] Untersuchung vom Büro Spiekermann, Nord-Ost-Umfahrung Stuttgart, Nov. 2000
- [4] Büro Bender+Stahl, Nord-Ost-Quadrant Stuttgart, Aug. 2000 (Auftrag des RPS)
- [5] Pressemitteilung RPS vom 20.06.2005
- [6] Grafik der Stuttgarter Zeitung (Ausg. 30.07.05) nach Daten des RPS
- [7] Stellungnahme des IM Ba.-Wü. zur Anfrage von Frau Altpeter (MdL), DRS. 13/4493

Bestehende Verkehrslage:

Derzeit bestehen zwischen Stuttgart-Nord und dem Bereich westlich Ludwigsburg folgende Straßen-brücken (SB) zur Neckarquerung:

SB 1: Hofener Brücke, L 1100

SB 2: Brücke am Kraftwerk

SB 3: Brücke bei Remseck, L 1140

SB 4: Brücke bei Hochberg

Die verkehrliche Beanspruchung dieser Brückenbauwerke stellt sich wie folgt dar:

Zu SB 1:

Für die Hofener Brücke (Augsburger Straße) wurde im Rahmen der Erstellung des Regionalverkehrs-plans (RVP-2001, Datenlage 1995) für die Landesstraße 1100 (L 1100) eine werktägliche Verkehrsmenge (DTVw) von ca. 27.700 Kfz ermittelt.

Die Zählung der Stadt Stuttgart im Jahr 2004 ergab für den vergleichbaren Abschnitt der Augsburgs Straße einen DTVw von ca. 19.500 Kfz / Tag. Im weiteren Verlauf der L 1100 wurden nördlich der Einmündung der Mönchfeldstraße eine Verkehrsmenge von 19.300 Kfz (DTVw '95) gezählt.

Auf der Hofener Brücke ist der heutige werktägliche Verkehr demnach geringer als vor einem Jahrzehnt.

Zu SB 2:

Die Brücke am Kraftwerk ist für den allgemeinen Verkehr ungeeignet und wird deshalb nicht in die weitere Betrachtung einbezogen.

Zu SB 3:

Für die Brücke bei Remseck (L 1140) wurde im Rahmen der Erstellung des Regionalverkehrsplans (RVP-2001, Datenlage 1995) eine werktägliche Verkehrsmenge (DTVw) von ca. 32.800 Kfz ermittelt.

Im Jahr 1998 wurde dort ein DTVw = 31.900 Kfz gezählt im Jahr 2000 von 32.300 Kfz.

Zwar liegen der B.A.U GmbH keine neueren Verkehrsdaten vor, aber der Fahrtenrückgang an der Markungsgrenze Stuttgart lässt den Rückschluss zu, dass zumindest keine Verkehrszunahme eingetreten ist.

Zu SB 4:

Die Brücke bei Hochberg ist nach [4] mit DTVw > 20.000 Kfz belastet. Neuere Verkehrszahlen (nach 1998) liegen zu dieser Untersuchung nicht vor.

Verkehrsprognose:

Auch bei der Ermittlung der zukünftigen Verkehrsbelastung des Netzes, stützt sich das RPS auf die Untersuchungen [2] und [4]. In [4] wird hierzu ausgeführt (S. 24 ff): „Als wesentliche Datengrundlage zur Prognose des Regelverkehrsaufkommens konnte auf die im Rahmen des Regionalverkehrsplans Stuttgart erarbeitete Strukturdatenprognose zurückgegriffen werden.“ Als Zunahmefaktoren wurde jeweils ein Wachstum bei Einwohnern, Beschäftigung, Motorisierung (Anzahl der Kfz) und Fahrleistung (Anzahl und Länge der Wege) angenommen. Die Zunahmefaktoren wurden von 1995 – 2010 mit Werten zwischen 15,5 % - 23,4 % ermittelt. Für die Brücke bei Remseck ergaben sich ca. 12,8 %, für den Nord-Ost-Ring Stuttgart 20,9 %.

Die Gutachter haben sich geirrt. Zwar hat sich die Einwohnerentwicklung in der Region Stuttgart ebenso wie die Motorisierung in etwa wie vorhergesagt entwickelt, Beschäftigung und insbesondere die Fahrleistung ist aber beträchtlich hinter den Prognosewerten zurückgeblieben.

Zudem bestimmen in zunehmendem Maße wirtschaftliche und demographische Faktoren, welche bereits im Regionalverkehrsplan nicht zutreffend ermittelt werden konnten, eine abweichende Entwicklung. Geringere verfügbare Einkommen, Benzinpreissteigerung sowie mittelfristig die Veränderung der fahrtenintensiven Beschäftigungs- und Altersstruktur führen zu einer Minderung und tageszeitlichen Umverteilung der Fahrtenhäufigkeiten.

Hieraus ergibt sich als Schlussfolgerung, dass die bereits eingesetzte Stagnation bzw. der Rückgang des Fahrtenaufkommens sich weiter fortsetzen wird.

Erforderlichkeit eines weiteren Neckarübergangs:

In [4] wird als Schlussfolgerung auf die prognostizierte Fahrtenzunahme dargelegt:

„Abhilfe kann hier nur eine weitere Neckarbrücke im Zuge des Nordoststrings Stuttgart schaffen...“

Hierbei wird dreierlei vorausgesetzt:

1. Eine weitere Verkehrszunahme tritt ein.
2. Verkehrliche Maßnahmen (Optimierungen) im bestehenden Netz sind erfolglos.
3. Ein anderer Brückenstandort ist nachteilig, zumindest aber nicht besser.

Wie bereits dargelegt geht die erste Annahme fehl. Weitere Verkehrszunahmen sind nicht zu erwarten. Es ist allerdings nicht auszuschließen, dass mittelfristig – wie wohl bereits geschehen – der Maut vermeidende Schwerverkehr verstärkt den Straßenraum belastet.

Auch die zweite Annahme ist insoweit zu kritisieren, als hierbei übersehen wurde, dass nicht die Brücke sondern die Brückenzufahrten (Kreuzungsbereiche beidseits der Brücke) die Schwachpunkte darstellen. Seitens der B.A.U GmbH wird es für erforderlich gehalten zu prüfen, ob nicht durch eine Optimierung der Ampelschaltungen beidseits der Remsecker Neckarbrücke die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen erhöht werden kann. Falls dies nicht möglich ist wäre zu prüfen, ob nicht östlich der Brücke und südwestlich der heutigen Kreuzung – also im Gewerbegebiet – ein Kreisverkehrsbauwerk erstellt werden könnte. Auch westlich der Brücke bieten sich im Anschlussbereich L 1100 / L 1140 Verbesserungsmöglichkeiten an.

Erst nach Durchführung dieser Untersuchungen ist es erforderlich, die Prüfung der Notwendigkeit einer zusätzlichen Neckarbrücke durchzuführen. Die derzeitigen Bemühungen des RPS lassen wesentliche Vorprüfungs-schritte vermissen. Dies ist daraus erklärlich, dass das RPS nach wie vor von den unzutreffenden Werten der Verkehrsprognosen [2] und [4] ausgeht und eine zukünftige Verschlechterung der Verkehrslage bei Remseck und Stuttgart-Hofen vermeiden will. Hierfür besteht jedoch aus heutiger, aktueller Sicht kein Grund.

Untersuchung eines neuen Brückenstandortes:

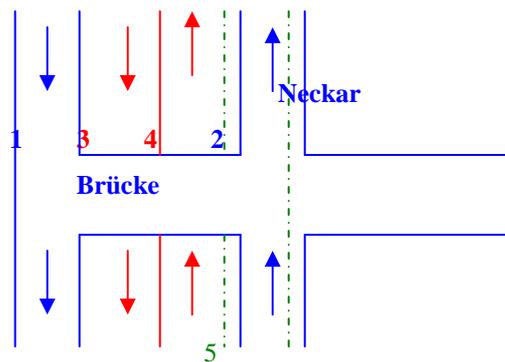
Die dritte Annahme vermeidet die Diskussion hinsichtlich der Erstellung einer neuen Neckarbrücke bei Remseck (südlich der bestehenden Brücke). Dieser Standort wäre vorrangig zu wählen, weil er einerseits auf das vorhandene Straßennetz abgestimmt wäre und andererseits mit geringen Eingriffen in Natur und Landschaft sowie insbesondere auch mit einer Reduzierung nachteiliger Verkehrsauswirkungen auf die bestehende Bebauung verbunden wäre.

Die Kosten für eine derartige Lösung (einschließlich Grunderwerb) werden auf ca. 40 % des Kostenansatzes der RPS-Lösung (14,0 Mio. €) geschätzt.

Als weitere Möglichkeit bietet sich der Bau einer neuen Brücke an einem sonstigen Standort an. Da sich für einen Nord-Ost-Ring Stuttgart (NOUS) keine planungsrechtliche Grundlage aus dem geltenden Bundesverkehrswegeplan ergibt, bietet die denkbare Möglichkeit seiner zukünftigen Existenz auch keine Basis als Standortkriterium für ein Brückenbauwerk.

Das Ziel einer wirksamen Entlastung der Neckarbrücke Remseck ist mit einer weniger südlich verlaufenden Brücke besser erreichbar. Die verringerte Umwegigkeit zur bestehenden Brücke und Straßen-führung würde beispielsweise die Sperrung der bestehenden Brücke für jeglichen Schwerverkehr ermöglichen. Durch ein Brückenbauwerk nördlich des Stauwehrs (Kraftwerk) wäre nur eine kurze Verbindungsstrecke zwischen L1100 (westlich vom Neckar) und der L 1197 (östlich vom Neckar) zu überwinden. Eine Absenkung der Bahnlinie U 14 (ggf. auch eine Aufstockung der Starkstromleitung) wäre erforderlich. Bei vergleichbarem Kostenaufwand wären bessere verkehrliche und ökologische Effekte erzielbar.

Anschlusskizze:



1 + 2 Rampen

3 + 4 verlegte L 1100

5 tiefer gelegte U 14 (Tunnel)

Nachteilige Wirkung der NOUS auf den Rems-Murr Kreis:

Der Rems-Murr Kreis ist durch derzeitige Planungen der NOUS unmittelbar auf den Gemarkungen der Städte Waiblingen und Fellbach, sowie deren Teilorte Hegnach und Öffingen betroffen.

Für die Untersuchungen [1] + [4] wurde ermittelt, dass einerseits stark belastete Verkehrswege entlastet werden – insbesondere die in etwa parallel zur NOUS verlaufenden Landesstraßen zwischen Ludwigsburg und Waiblingen (L 1140 / L 1142) sowie zwischen Kornwestheim und Fellbach (L 1144 / K 9500).

Es ist allerdings festzustellen, dass hierdurch überwiegend die in den v.g. Gutachten genannten, zukünftigen Verkehrssteigerungen ausgeglichen werden. Kaum eine der heute vorhandenen, verkehrlichen Straßenbelastungen wird wesentlich verbessert. Die Umweltbelastungen werden beibehalten.

Als neuer, nach der Planung des RPS autobahnähnlicher Verkehrsweg, wären diejenigen Gemeinden, deren Markung durch die NOUS beansprucht wird mit einer weit reichenden Beeinträchtigung der Freiflächen betroffen (Hegnach, Öffingen, Waiblingen, Fellbach). Auch die zur NOUS sich neu orientierenden Verkehrsmengen würden bisher gering belastete Siedlungsbereiche verstärkt betreffen. Aufgrund der mit dem geplanten Straßennetzbauwerk einhergehenden Freiflächenzerschneidung und dem damit verbundenen Flächenentzug für die Naherholung ist auch entlang der NOUS mit einer nachfolgenden Aufsiedlung zu rechnen. Infolgedessen wäre mit der NOUS langfristig eine Verkehrszunahme in der gesamten Raumschaft anzunehmen, welche das heutige Maß überschreitet.

Es sei an dieser Stelle erlaubt darauf zu verweisen, dass die weitgehend fertig gestellte Planung einer Ostumgehung der Region Stuttgart (Neckar-Alb Autobahn) vor 25 Jahren mit folgender Begründung aufgegeben wurde: „In der Erkenntnis, dass den Fragen der Ökologie und der Wohnqualität in der Verkehrsplanung ein hohes Gewicht zu kommt ...“ wird auf den Bau der Autobahn verzichtet (Scheffold / Neher, 50 Jahre Autobahnen in Ba.-Wü.).

Es ist keinerlei Grund ersichtlich, dass heute diese Argumentation keine Gültigkeit mehr haben könnte.

Mit dem bereits begonnenen Ausbau der Durchfahrung Stuttgart im Zuge der B 10 (Pragsattel-Tunnel, Rosenstein-Tunnel) sowie dem ebenfalls laufenden Ausbau der B 14 bei Winnenden, mit Planungsabsichten bis Backnang und über die L 1115 weiter bis zur Autobahn A 81 bei Mundelsheim sind zwei Verbindungsstrecken zwischen A 81 und B 10 bereits in Planung bzw. Ausführung. Durch die NOUS werden insbesondere Verkehre entlang der nordwestlichen Markungsgrenze Stuttgart gesammelt, welche derzeit zur Innenstadt Stuttgart gerichtet sind. Dementsprechend werden dort auch die größten Entlastungen (Bahnhofsgebiet) erreicht. Diese Entlastungen wiederum sind dann dringend erforderlich, wenn durch die geplante Aufsiedlung der Bahnhofsflächen – gar noch in Verbindung mit den Beeinträchtigungen durch den Bahnhofsneubau – tausende Fahrbewegungen täglich zusätzlich auftreten. Die derzeitige, verkehrliche Innenstadtsituation von Stuttgart erlaubt die Maßnahmen von Stuttgart 21 nicht.

Schlussfolgerung:

Bereits die derzeitigen Planungen zu B 10 und B 14 würden voraussichtlich eine – wenn auch geringe – Entlastung der Neckarbrücken Hofen und Remseck, zumindest vom weiträumigen (Schwer-) Verkehr zur Folge haben. In Anbetracht der allgemeinen verkehrswissenschaftlichen Unschärfen bei Prognosen und eingedenk der Tatsache, dass die konkreten, vorliegenden Prognosen nachweislich unzutreffend sind, liegt der Vorschlag nahe, vor einer derart weit reichenden Zerstörung wertvoller Naherholungs- flächen die Wirkung der bereits in Bau befindlichen Maßnahmen abzuwarten.

Dies sollte auch deshalb unbedingt in Betracht gezogen werden, weil die zukünftigen Verschiebungen der Altersstruktur auch Veränderungen der Wohnungsstandorte mit sich bringen wird (Rückzug in Stadt-gebiete als Versorgungs-Kernbereiche). Damit – und wegen absehbar verknappter Ölvorräte mit entsprechenden Kostenfolgen – gewinnt der Ausbau und Betrieb des ÖPNV eine wesentliche Bedeutungssteigerung. Diese Gegebenheit ist in den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen nicht beinhaltet. Der erforderliche Ausbau des ÖPNV in Verbindung mit alterstrukturellen, berufs- und marktwirtschaftlichen Veränderungen wird die Anzahl täglicher Fahrbewegungen weiter reduzieren.

Der Bau einer neuen Neckarbrücke führt zwar zu einer Umverteilung der Kfz-Verkehre im unmittelbaren Bereich zwischen Remseck und Stuttgart-Hofen und dementsprechend auch zu Entlastungswirkungen auf die dort den Fluss querenden Verkehre, würde zugleich jedoch wegen der vergrößerten Durchlässigkeit (erhöhte Querungskapazität) auch zusätzliche Verkehrsbewegungen zur Folge haben. Es ist deshalb die Annahme begründet, dass sowohl im Bereich westlich und östlich des Brückenbauwerks Verkehrszunahmen eintreten werden. Diese nachteiligen Auswirkungen könnten durch einen anderen als den vom RPS geplanten Bauwerksstandort – möglicherweise im derzeitigen Bestand – verringert werden.

Aufgestellt:

Stuttgart, den 02.09.2005

Hans-Peter Kleemann

Anhang: Luftbildplan mit Liniendarstellung

