

STADT FELLBACH
- Baudezernat -

Sperrfrist
bis nach öffentlicher Beschlussfassung
-Änderungen vorbehalten-

Fellbach, den 26.02.2008
02/66ws

An den
Gemeinderat

- zur Beschlussfassung -

D E Z E R N A T I	
Beilage 25/08	Zugestellt am 26.02.2008

Betreff: Neckarquerung im Zuge der L 1197
Planfeststellungsverfahren (in der geänderten Planfassung vom 05.12.2007)
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	
VA vom 26.09.2006	§ 52	Beilage 109/06
BA vom 28.09.2006	§ 48	geänderte Beilage 109/06
GR vom 10.10.2006	§ 82	geänderte Beilage 109/06

Anlagen:

- 1.) Variante C1 Lageplan/Höhenplan + Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
- 2.) Var. E/4.3 (Variante 1) Lageplan/Höhenplan + Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
- 3.) Var. E/4.3 (Variante 2) Lageplan/Höhenplan + Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
- 4.) Var. Billinger (Variante 1) Lageplan/Höhenplan + Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
- 5.) Var. Billinger (Variante 2) Lageplan/Höhenplan + Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
- 6.) Var. Billinger (Variante 3) Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
- 7.) Planungsnullfall – Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
- 8.) Ausgewählte Verkehrsbelastungszahlen (Tabellen)
- 9.) Skizze der neuen Neckarbrücke (Längs- und Querschnitt)
- 10.) ökologische Ausgleichsmaßnahmen

Antrag: Der Gemeinderat beschließt im Rahmen der in der Neuauslage vorgelegten Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren zum Bau einer neuen Neckarquerung im Zuge der L 1197:

Kein Nordosttring

1. Das Regierungspräsidium Stuttgart (RP) wird aufgefordert, das von ihm am 04.09.2006 eingeleitete und durch geänderte Planfassung vom 05.12.2007 ergänzte Planfeststellungsverfahren zum Bau einer neuen Neckarbrücke im Zuge der L 1197 einzustellen, da die vorgelegte Planung entgegen früherer Aussagen aus den Jahren 2006 und 2007 nach jüngster und wiederholter öffentlicher Aussage des Antragsstellers nur Teilstück einer mittelfristig durchgehenden Straßenverbindung ist.

Es wird vom Regierungspräsidium in öffentlichen Veranstaltungen auf die Ergebnisse und Empfehlungen der „Verkehrsbedarfsermittlung für den Raum östlich von Stuttgart“ verwiesen. Diese Untersuchung im Auftrage des Bundes hat jedoch zum Ziel, „...die aus verkehrlichen, bautechnischen und umweltfachlichen Gesichtspunkten geeigneten großräumigen Verkehrsverbindungen zwischen der A 8 auf den Fildern und der A 81 aufzuzeigen.“

Die Untersuchung für eine wirksame Ostumfahrung des Großraum Stuttgart basiert auf der Vorgabe der Verknüpfung verschiedenster Straßenaus- und -neubauten als Einzelmaßnahmen, die eine grundsätzliche Verbindungsfunktion zwischen den be-

stehenden Bundesfernstraßen (hier konkret der Autobahnen A 8 und A 81) darstellen. Diese durchgehende Trasse, im Gutachten für den hiesigen Abschnitt als „Nordstring“ bezeichnet, wird von der Stadt Fellbach kategorisch abgelehnt. Der Bund hat den Ausbau zurückgestellt und ein Planungsverbot erlassen.

Die der aktuellen Planung zugrundeliegende Planrechtfertigung einer regionalen Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Waiblingen/Fellbach und Kornwestheim/Ludwigsburg ist nicht Gegenstand der vorgenannten Untersuchung.

Keine durchgehende Straßenverbindung B14/29 zur B 27

2. Das Regierungspräsidium Stuttgart (RP) wird aufgefordert, das von ihm am 04.09.2006 eingeleitete und durch geänderte Planfassung vom 05.12.2007 ergänzte Planfeststellungsverfahren zum Bau einer neuen Neckarbrücke im Zuge der L 1197 einzustellen, da die vorgelegte Planung nach wiederholter öffentlicher Aussage des Antragsstellers nur Teilstück einer mittelfristig durchgehenden Straßenverbindung zwischen der B 29/B 14 im Süden und der B 27 im Nordwesten sei.

Nachfragen zur planerischen Weiterführung der Straße beiderseits des Neckars (also über die L 1197 bzw. L 1100 hinaus) werden jedoch nicht beantwortet. Da jedoch in den Ausführungen im Erläuterungsbericht und im jüngsten Verkehrsgutachten die Logik und der „Zwang“ zur Weiterführung hergeleitet wird, ist auch die Darstellung der Gesamtkonzeption zwingend.

Auch diese durchgehende Lösung mittels neuer Straßenverbindung und entsprechender Zerschneidungswirkung wird von der Stadt Fellbach abgelehnt.

Kein Ersatz von Maßnahmen des Bundes durch das Land

3. Das Regierungspräsidium Stuttgart (RP) wird aufgefordert, das von ihm am 04.09.2006 eingeleitete und durch geänderte Planfassung vom 05.12.2007 ergänzte Planfeststellungsverfahren zum Bau einer neuen Neckarbrücke im Zuge der L 1197 auszusetzen,
 - a) bis 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 (Vorstellung im April 2007) ausgewertet und in die Verkehrsprognosen aufgenommen sind. Es ist zu erklären, wie mit den teilweise erheblichen Widersprüchen in den Verkehrsbelastungen bei der Analyse, dem Prognose-Nullfall und den Planungsfällen umgegangen wird. [bei der Bewertung der einzelnen Varianten auch „kleine“ Verkehrsmehr- oder -entlastungen herangezogen werden, sind die Diskrepanzen hinsichtlich der unterschiedlichen Analyseergebnisse und der daraus abgeleiteten Prognosen zu beseitigen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrszahlen für den Kesselrand Stuttgart mit einem Rückgang im motorisierten Verkehr um 8,6 % und im Schwerverkehr von 18,6 % von 2005 bis 2007 sind die Prognosen nochmals neu zu erstellen und die Veränderung eindeutig und nicht nur nominell zu benennen.

Weiterhin gilt es zu berücksichtigen, dass durch den Verband Region Stuttgart in Kürze ein neuer Regionalverkehrsplan erstellt werden soll. In dieser neuen regionalpolitischen Empfehlung soll auf die aktuellen Belange der Region eingegangen werden. Verkehrliche Empfehlungen des Verbands Region Stuttgart, die auch zur Planungsrechtfertigung für das aktuelle Planfeststellungsverfahren mit herangezogen werden, basieren auf Verkehrsdaten von 1995 und sind nicht mehr aktuell.

Es gilt auch, die Auswirkungen der ab 01.03.2008 festgelegten Fahrverbote für den Kraftfahrzeugverkehr (Umweltzonen) in die Planungsüberlegungen einfließen zu lassen.

Auch ist eine klare Aussage zur Berücksichtigung/Nichtberücksichtigung des Güterverteilzentrums (GVZ) in Kornwestheim zu treffen. Dieses hat in den Planungsfällen erhebliche Auswirkungen auf den Schwerverkehr und seine regionale Verteilung. Im Verkehrsgutachten ist angenommen, dass die Stufen I/II bis 2020 mit einer Flächenbelegung von 29,3 ha realisiert sind. Die Stadt Kornwestheim hat nach aktueller Gemeinderatsentscheidung (18.12.2007-Vorlage 535/2007) eine Korrektur der GVZ-Zielsetzung bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen.

Das der Planfeststellung zugrundeliegende Verkehrsgutachten ist insgesamt dahingehend zu überarbeiten, dass die Zweifel an den verkehrsplanerischen Grundlagen der Planung auf Grund neuer Erkenntnisse aus der demografischen Entwicklung, der Energiepreisentwicklung und der Mautgebührenentwicklung ausgeräumt werden.

Desgleichen wird die Verkehrsumlage im Netz auf Grund der vorgegebenen Netzwidestände angezweifelt, da nicht nachvollziehbare Verkehrsverlagerungen im Netz erkennbar sind. Hierzu zählt auch das Ergebnis, dass auf der neuen Neckarbrücke für die Antragsvariante C1 nur mit einem Schwerverkehrsanteil von 6,5 % zu rechnen ist. Die Belastungen aus dem Schwerverkehr (über 3,5 to) sollen von 4.320 im Planungs-Nullfall auf der alten Brücke auf 3.960 im Planfall C1 bzw. 4.030 Lkw/24 h in den Planfällen E/4.3, dann allerdings auf zwei leistungsfähigen Brücken, zurückgehen. Dies erscheint mehr als fragwürdig.

- b) und für alle Netzvarianten Planungsfälle zu untersuchen, die durch entsprechende Netzwidestände/Dimensionierungen die Gesamtverkehrsbelastung 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 (neu ca. 36.300 Kfz/d; bisher ca. 37.000 Kfz/d) ansteigen lassen.
- c) und ebenso vertiefte ökologische Bewertungen für die 3 Varianten „Billinger“ (bisher als Variante „Remseck“ bezeichnet) wie bei den anderen drei Varianten (C1 und E/4.3, letztere wiederum in 2 Variantenausarbeitungen) vorzulegen. Es fehlt eine optimierte und mit der Stadt Remseck koordinierte Planung, die die städtebauliche Entwicklung selbst und die entsprechende Einbindung der künftigen Straßenführung aufzeigt. Die allein verbale Ablehnung dieser Variante durch die Stadt Remseck am Neckar (Schreiben vom 03.12.2007, also zwei Tage vor dem Abschluss der neuen Planunterlagen) kann nicht abschließendes Kriterium für die Nichtweiterberücksichtigung dieser Variante (mit ihren Untervarianten) sein. Die Heranziehung der Äußerungen der Stadt Remseck für die weitere Untersuchung hat zu unterbleiben. Eine Bewertung der Aussage im Entscheidungsprozess ist unzulässig. Im gültigen Flächennutzungsplan von Remseck ist genau eine solche Brücke und Straßentrassierung zwischen Neckargröningen und Aldingen unter Einbeziehung einer geänderten Flächennutzung, als „Neue Mitte“ bezeichnet, ausgewiesen. Die Stadt Remseck bleibt bisher sachlich fundierte Erklärungen zur tatsächlichen Konzeption schuldig.
- d) den Nachweis zu führen, dass die Antragsvariante tatsächlich die größte Übereinkunft hinsichtlich der linienbestimmten Trassenvariante C1 aufweist und wie diese bei einer möglichen Weiterführung in Richtung Kornwestheim trassiert werden soll. 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. Sie weicht damit faktisch von der linienbestimmten Trasse ab und stellt damit die abgewogene Planung des Bundes an dieser Stelle in Frage.
- e) und in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) die Erkenntnisse der Immissionsgutachten insbesondere bzgl. des Schutzgutes Menschen zu berücksichtigen, die Beeinträchtigungen des Menschen durch Verlärmung der Erholungslandschaft zu erfassen und zu bewerten, Maßnahmen zur Kompensation für die Beeinträchti-

gungen der Schutzgüter Menschen und Kultur- und Sachgüter aufzuzeigen, die biologische Vielfalt und die Auswirkungen des Vorhabens auf diese zu erfassen und die Wechselwirkungen darzustellen.

- f) bis mit dem Land Baden-Württemberg die Frage geklärt ist, warum das Regierungspräsidium Stuttgart entgegen den früheren Aussagen der Landesregierung sich durch eigene Finanzierungen für Teile des Nordoststrings als Bundesstraße einbringt.

Kein Brückenbau nach bisher vorgelegten Varianten C1 und E/4.3

4. Sofern das Regierungspräsidium Stuttgart das laufende Planfeststellungsverfahren nicht aussetzt, werden die vorgenannten Forderungen aufrechterhalten und
- a) die mit Datum vom 05.12.2007 vorgelegte Planung zum Bau einer neuen Neckarquerung in der Vorzugsvariante (im Verfahren als Variante C 1 bezeichnet) abgelehnt. Insbesondere wird der dadurch implizierten Teilrealisierung eines, von der Stadt Fellbach stets abgelehnten, Nordoststrings widersprochen, für dessen weitere Planung als Bundesstraße, insbesondere nach der Einstufung im Bundesverkehrswegeplan, von der Bundesregierung nicht die erforderliche Zustimmung vorliegt. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat die wiederholt vorgetragene und einstimmige Entscheidung des Gemeinderates der Stadt Fellbach zur Ablehnung jeglicher Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Waiblingen/Fellbach und Ludwigsburg/Kornwestheim außer nach den Vorstellungen der Variante 4.3 der Teilraumuntersuchung bei ihren Planungen und Bewertungen im gleichen Umfang heranzuziehen, wie es das Regierungspräsidium auch mit der Entscheidung der Stadt Remseck am Neckar vom 03.12.2007 zur Ablehnung der Varianten E/4.3 und „Billinger“ tut. Das Votum einer betroffenen Kommune muss genau so gelten wie das Votum einer anderen betroffenen Kommune.
 - b) auch die in den Planfeststellungsunterlagen alternativ untersuchten Varianten E / 4.3 (in zwei unterschiedlichen Ausarbeitungen) abgelehnt, da sie hinsichtlich ihrer Trassierung¹ und Gradientenführung² auch eine Weiterführung der Straße als Nordoststring ermöglicht, der von der Stadt Fellbach stets abgelehnt wurde.
 - c) die Realisierung der „Variante Billinger – Ausarbeitungsvariante 2 oder 3“ (bisher als Variante „Remseck“ bezeichnet), 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 würden deutlich geringere Baukosten entstehen. Durch diese Variante werden die geringsten Mehrbelastungen im Verkehr für die benachbarten Gemeinden hervorgerufen. Durch die flankierenden verkehrsbeschränkenden Maßnahmen auf der bestehenden Neckarbrücke in Remseck lassen sich dort die Belastungen deutlich reduzieren. Durch die Baumaßnahme würden Planungen des Bundes (siehe hierzu auch die in Auftrag gegebenen Untersuchungen) nicht berührt oder gar negativ beeinflusst. Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 1995 weist genau an der Stelle der jetzt geplanten „Billinger“-Brücke den Neubau einer 2. Neckarbrücke für eine Realisierungszeit von 1994 bis 2015 aus. Gleiches gilt für einen Ausbau der L 1197 zwischen dem Kieswerk in Neckarrems und dem Tennhof. Da die bestehende Brücke in Remseck nach erfolgter Sanierung in den vergangenen Jahren noch eine begrenzte Standzeit von ca. 15 bis 25 Jahre haben wird, sie als Verbindung zwischen mindestens 2 Landstraße fungiert, wird sie am Ende ihrer realen Lebenszeit durch eine neue Landesstraßenbrücke ersetzt werden müssen. Also könnte das Land diese neue Brücke bereits jetzt bauen und den Straßenbau des Bundes abwarten. Durch eine Verlagerung der restriktiv begrenzten Ver-

¹ Unter Trasse/Trassierung ist die planmäßige Abbildung der Straße im Lageplan zu verstehen.

² Unter Gradienten/Gradientenführung ist die planmäßige Abbildung der Straße im Höhenplan zu verstehen.

kehrsmengen, gemäß Variante Billinger 1 sogar auf zwei Brücken, ließe sich die Lebensdauer der bestehenden Brücke in Remseck sogar noch erhöhen.

Es hat für die „Billinger“-Varianten eine neue Bewertung zu erfolgen. Es kann nicht sein, dass diese Varianten u.a. aus Lärmschutzgründen abgelehnt werden, weil eine 5 – 10 m hohe Lärmschutzwand im „Vollschutz“ städtebaulich als unverträglich eingestuft wird. Zum Lärmschutz der Variante C1 westlich von Aldingen wird mit der gleichen Ablehnung der Lärmschutz für die betroffenen Anlieger abschnittsweise lediglich als „Teilschutz“ ausgebildet und zusätzlicher passiver Lärmschutz angeordnet. Eine gleiche Lösung muss genauso auch unterhalb des Schlossberges möglich sein. Intelligente Planungen würden in diesem Teilabschnitt zu akzeptablen Lösungen führen.

Unverständlich bleibt weiterhin, warum Lösungen mit einer etwa gleich bleibenden Verkehrsbelastung in der Raumschaft wie sie in der Antragsunterlage 12.5n (Seite 79 ff.) bei den Lärmberechnungen ermittelt wurden, im weiteren Planverfahren keine Berücksichtigung mehr gefunden haben. Es wird deshalb gefordert, auch diese Lösungsansätze nochmals detailliert zu untersuchen und in die endgültige Bewertung einfließen zu lassen.

- d) hilfswise gefordert, die Variante E/4.3 in der Ausführungsvariante 2, also mit Teilspernung der Westtangente Aldingen zu realisieren. Die Gradiente ist vorzugsweise so weiter zu entwickeln, dass der Bereich westlich Aldingens tiefer gelegt wird, so dass dort eine Führung im Tunnel möglich wird.

Damit ließe sich eine ökologisch bessere Lösung finden, die eine Vernetzung des westlichen Ortsrandes mit den anschließenden Grün- und Freiflächen ermöglicht. Bei der Planung sind gleichzeitig Parameter zu wählen, die eine Weiterführung der Trasse in Richtung Kornwestheim unterbinden.

Gleichzeitig ist der straßenbegleitende Geh- und Radweg zwischen den Stationen 0+000 und 1+100 in Trassierungsrichtung rechts (also auf der Südseite der neuen Neckarbrücke) anzulegen, um eine attraktive Wegeverbindung der Freiflächen östlich und westlich des Neckars zu schaffen. Durch diese Maßnahmen würde die ökologische Beurteilung gegenüber der Variante C1 klare Vorteile aufweisen und im Ranking günstiger.

Im Bereich der Büchenau ist die Gradiente noch stärker als bisher geplant tiefer zu legen. Eine Führung der Gradiente über dem anstehenden Gelände wird abgelehnt. Soweit parallele Lärmschutzwälle angelegt werden müssen, so sind diese auf der von der Trasse abgewandten Seite so flach auszuziehen (auch unter Einbeziehung weiterer Flächen), dass eine landwirtschaftliche oder obstbauliche Nutzung möglich wird.

Für den Bereich der Sportanlagen des Turnvereins Oeffingen (TVOe) wird losgelöst von den Grenzwerten der gängigen Vorschriften zu Luft- und Lärmimmissionen gefordert, bauliche Maßnahmen der Gestalt zu ergreifen, die es den Sporttreibenden ermöglichen, auch weiterhin im Freien ihre Aktivitäten ungeschädigt aus neuen Verkehrsbelastungen ausüben zu können. Es wird nicht zuletzt von den Sportlern als Affront angesehen, dass bei den Planfällen die Lärmbelastung am Vereinsheim gegenüber dem Planungs-Nullfall sogar als zurückgehend ermittelt wurde. Dies begründet sich aus Sicht der Stadt Fellbach aus dem an keiner Stelle glaubhaft nachgewiesenen Rückgang des Schwerverkehrsanteils auf diesem Streckenabschnitt von 12,1 % (Nullfall) auf 7,0 % (im Planungsfall C1). Dieser Ansatz bleibt weiterhin zweifelhaft. Auch die Absenkung der Gradiente um 1,0 m auf einer Länge von ca. 100 m ist nur bedingt wirkungsvoll. In den Untersuchungen zu den Luftschadstoffen wird die Immissions-situation zwar ermittelt, es wird jedoch der Einwirkungsort nicht benannt.

Nachbesserungen und Korrekturen

5. Sofern das Regierungspräsidium Stuttgart das laufende Planfeststellungsverfahren nicht aussetzt, wird hilfsweise gefordert,
- a) den Ausbau des Knotenpunktes L 1197 / K 1854 nördlich von Oeffingen zurückzustellen und zuerst den neuen Verkehrsfluss mit der Fertigstellung der Brücke abzuwarten. Eine Kostenbeteiligung der Stadt Fellbach am Ausbau des Knotens wird abgelehnt.
 - b) das Land Baden-Württemberg aufzufordern zu erklären, warum es mittelfristig eine 2-spurige Durchbindung zwischen den Bundesstraße B 14/29 und B 27 plant, die vom Bund als überregionale Verbindung vorgesehen und linienbestimmt wurde. Der Bund hat diese Maßnahme wegen hoher ökologischer Risiken in den weiteren Bedarf zurückgestuft. Die vorgelegte Planung birgt somit, wenn auch nur abschnittsweise, die gleichen hohen Risiken.
 - c) für die künftige regionale Verkehrsentwicklung vertraglich verbindlich festzulegen, dass ein weiterer Straßenneu- und -ausbau im Anschluss an die planfestzustellende Trasse nur im gemeinsamen Konsens der Kommunen Kornwestheim, Ludwigsburg, Waiblingen, Remseck und Fellbach erfolgen darf.
 - d) das Votum des Gemeinderates der Stadt Waiblingen vom 21.02.2008 im neuerlichen Anhörungsverfahren nicht zu berücksichtigen, da diese Kommune ihr Einsprüche im ersten Anhörungsverfahren nicht fristgerecht vorgetragen hat. Weiterhin wird gefordert, falls das Votum der Stadt Waiblingen dennoch berücksichtigt wird, die ergänzende Forderung zur umgehenden Planung einer Einbindung der Brücke über den Neckar als gegenstandslos zu betrachten, da seitens des antragstellenden Regierungspräsidiums nur der Brückenbau mit einer Straßenanbindung zwischen den Landesstraßen L 1100 und L 1197 als planfeststellungsrelevant vorgetragen wurde.
 - e) das Votum des Gemeinderates der Stadt Remseck am Neckar vom 19.02.2008 im neuerlichen Anhörungsverfahren für den Teil nicht zu berücksichtigen, der explizit die Forderung der Kommune nach einer Durchbindung der Trasse über die L 1100 hinaus Richtung Kornwestheim auf der vom Bund linienbestimmten Variante C1 fordert. Diese Forderung nach Realisierung ist Teil einer vom Bund wegen hoher ökologischer Risiken zurückgestellten Planung.
 - f) den der Planfeststellung zugrundeliegenden Erläuterungsbericht dahin gehend abzuändern, dass Aussagen zur Fortführung sowohl auf Kornwestheimer Markung als auch auf Fellbacher Markung zur Durchbindung der Trasse unterbleiben.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat bei seiner bisherigen Planungsrechtfertigung stets größten Wert darauf gelegt, dass die zur Planfeststellung anstehende Straßenverbindung eine regionale Verbindung zwischen den Landesstraßen L 1100 und L 1197 darstellt. Antworten auf Nachfragen zur Weiterführung der Straße und mögliche Anbindungen wurden genau vor diesem Hintergrund vom Antragsteller verweigert. Sie sind auch in den Planfeststellungsunterlagen nicht näher dargestellt.

- g) das der Planfeststellung zugrundeliegende Verkehrsgutachten dahin gehend abzuändern, dass gutachterliche Aussagen/Forderungen zur Fortführung sowohl auf Kornwestheimer Markung als auch auf Fellbacher Markung zur Durchbindung der Trasse unterbleiben.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat bisher bei all seinen öffentlichen Vorstellungen zur Planung größten Wert darauf gelegt, dass die zur Planfeststellung anstehende Planung eine regionale Verbindung zwischen den Landesstraßen L 1100 und L 1197 darstellt. Antworten auf Nachfragen zur Weiterführung der Straße und mögliche Anbindungen wurden genau vor diesem Hintergrund vom Antragsteller verweigert. Mit den Handlungsempfehlungen des Verkehrsgutachters wird nunmehr nahegelegt, dass nur die Fortführung der Straßen beiderseits

des Neckars zur Lösung der Verkehrsprobleme beitragen kann. Damit kann eine aus einem Gesamtkonzept herausgelöste Planung zwischen den oben genannten Landesstraßen nur fragmentale Teillösung sein und die Planrechtfertigung ist grundsätzlich in Frage zu stellen.

- h) in der Variante C1 den straßenbegleitenden Geh- und Radweg zwischen den Stationen 0+000 und 1+040 in Trassierungsrichtung rechts (also auf der Südseite der neuen Neckarbrücke) anzulegen, um eine attraktive Wegeverbindung der Freiflächen östlich und westlich des Neckars zu schaffen. Auf der Westseite des Neckars würde somit eine Anbindung zum Sonnenhof geschaffen.
- i) die Gradientenführung der Antragsvariante C1 im Bereich der Büchenau dahingehend abzuändern, dass die Straße noch stärker als bisher geplant abgesenkt wird. Die begleitenden Lärmschutzwälle sind geländeseits noch stärker abzuflachen, um eine homogenere Einbindung in die Landschaft zu ermöglichen. Eine hierfür ggf. notwendige Tieferlegung der Leitung der Landeswasserversorgung ist zu berücksichtigen.

Erläuterungen:

1. Stand des Verfahrens

Zu Beginn des Jahres 2006 wurde die Stadt Fellbach im Rahmen des Anhörungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange zur Neckarquerung im Zuge der L1197 zu einer Stellungnahme aufgefordert. Hierüber hat der Gemeinderat am 31.01.2006 auf der Grundlage der Vorlage 06/06 beraten. In diesem Anhörungsverfahren wurden 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 Planfeststellungsunterlagen (1. Anhörungsrunde 2006) wurde die Variante C1 aufgrund von Einsprüchen der Stadt Stuttgart in Richtung Nordosten verschoben. Für die Variante E/4.3 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 hatte mit Schreiben vom 30.08.2006 die Stadt Fellbach aufgefordert, die Anhörung durch Bekanntmachung und Auslegung der Unterlagen einzuleiten. Die Auslegung erfolgte vom 04.09. bis 04.10.2006. Die Stellungnahme der Stadt Fellbach gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 10.10.2006 wurde dem Regierungspräsidium fristgerecht vorgelegt.

Nach eingehender Prüfung aller Einwendungen hat das Regierungspräsidium Stuttgart als Planfeststellungsbehörde eine öffentliche Erörterung am 18. und 19.07.2007 in der Schwabenlandhalle Fellbach durchgeführt. Bei dieser Anhörung wurden die schriftlich eingegangenen Einwendungen erörtert. Die Planfeststellungsbehörde hatte darüber zu entscheiden, wie die vorgelegten Planunterlagen hinsichtlich der vorgetragenen Einwendungen zu bewerten sind und ob eine Neubearbeitung/Überarbeitung mit ggf. neuer Planauslage und weiterer öffentlicher Erörterung notwendig wird. Noch während der Erörterung wurden vom Vorhabensträger umfangreiche Änderungen zugesagt.

Die Überarbeitung der Antragsunterlagen wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart als Vorhabens-träger im 2. Halbjahr 2007 durchgeführt. Hinsichtlich Art und Umfang der Änderungen hat das Regierungspräsidium Stuttgart entschieden, die Planunterlagen in der Zeit vom 14.01.2008 bis zum 14.02.2008 in den Kommunen Stuttgart, Fellbach, Waiblingen, Remseck und Kornwestheim nochmals öffentlich auszulegen. Es besteht für jedermann bis zum 28.02.2008 die Möglichkeit, Einwendungen zur Planung neu vorzutragen. Der Gemeinderat der Stadt Fellbach beschließt nach Vorbe-

ratung im Verwaltungsausschuss am 12.02.2008, im Bauausschuss am 14.02.2008, öffentlicher Bürgerinformation am 21.02.2008 in der Festhalle Schmiden und separater Klausurtagung am 22.02.2008 die im Antrag vom 26.02.2008 benannten Forderungen.

2. Darstellung der Planfälle

In den ersten Antragsunterlagen wurden die Varianten C1, E/4.3 und „Remseck“ untersucht und dargestellt.

Variante C1

Dabei stellt die Antragsvariante C1 eine Weiterentwicklung der im Linienbestimmungsverfahren zum Ausbau der B 29 neu (Nordoststring) festgestellten Trasse dar. Diese Variante wurde von der Stadt Fellbach aus grundsätzlichen Überlegungen abgelehnt, da sie das Land Baden-Württemberg bzw. den Bund in die Lage versetzen würde, den von der Stadt Fellbach stets abgelehnten Nordoststring durch weiteren Ausbau der östlichen und westlichen Anschlüsse zu entwickeln.

Es wurde deshalb von der Stadt Fellbach gefordert, die Planungen so zu modifizieren, dass eine Fortsetzung der Straße beiderseits des Neckars in autobahnträglicher Qualität nicht möglich wird. Der Vorhabensträger hat die Öffentlichkeit im Herbst 2007 darüber informiert, dass die Vorzugsvariante C1 nunmehr planerisch so abgeändert worden sei, dass die Möglichkeit zum späteren autobahnträglichen Ausbau nur noch schwerlich gegeben sei. Begründet wird dies u.a. damit,

- dass der Ausbauquerschnitt von 3 auf 2 Fahrspuren reduziert worden sei und der Regelquerschnitt RQ 10,5 mit 2 Fahrstreifen á 3,50 m und 2 Randstreifen á 0,5 m nicht erweiterbar sei.
- dass die Brückenbreite von 16,25 m zwischen den Brückengeländern (3 Fahrspuren mit 3,50 m, 3,25 m und 3,75 m Breite + 2 x 0,50 m Randstreifen) auf einen zweispurigen Querschnitt mit nur noch 8,50 m Fahrbahnfläche (2 x 3,50 m Fahrbahn + 2 x 0,50 m Randstreifen) + einseitig angeordneten kombinierten Geh- und Radweg mit 2,50 m Breite reduziert worden sei.
- dass die Gradienten über der Stadtbahntrasse der U 14 um ca. 6 m abgesenkt und die Längsneigung auf der Brücke insgesamt vergrößert worden sei (von alt 1,25 % auf neu 2,80 %).
- dass die Gradienten im Bereich der Büchenau um 2,00 m abgesenkt worden sei.
- dass parallel der Trasse abschnittsweise begleitende Feld-, Geh- und Radwege angeordnet worden sind.
- dass der Anschluss der Landesstraße L 1197 (von Remseck kommend) signalisiert ausgebaut werden soll.

Technisch bietet der jetzt geplante Ausbau die Möglichkeit, die Brücke autobahnträglich auszubauen. Dazu wäre seitlich parallel ein zweites gleichbreites Brückenbauwerk möglich und ausreichend. Die Breite von 14,62 m des derzeit geplanten Brückenüberbaus ermöglicht es später durchaus, durch geringfügige Modifikationen 2 Fahrstreifen á 3,50 m, eine Standspur von 3,00 m sowie die erforderlichen Rand- und Sicherheitsstreifen einzurichten. Der Brückenüberbau ließe sogar für den seltenen Fall der hälftigen Sperrung (z.B. bei Reparaturen/Instandsetzungen) des autobahnähnlichen Brückenquerschnitts den 4-spurigen Betrieb an Arbeitsstellen auf einer Brückenhälfte (nach dem 4+0-Prinzip mit 11,50 m nutzbarer Breite) zu.

Auch besteht die Möglichkeit, bei einem 4-spurigen/2-bahnigen Ausbau noch auf den jeweiligen Brückenüberbauten die Ausfädel- bzw. Einfädelspur an die L 1100 anzulegen.

Die Veränderungen an den Gradienten stellen gegenüber den Grenzwerten eines autobahnträglichen Ausbaus keine signifikanten Verschlechterungen dar. Die erlaubten Grenzwerte bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h liegen bei 4,0 %, die an keiner Stelle des Neubaus bis zum Anschluss an die L 1197 von Remseck kommend erreicht werden.

Bei einem späteren Ausbau auf 4 Fahrspuren (Regelquerschnitt RQ 26) sind nur geringfügige neue Eingriffe in der freien Fläche notwendig, da sich z.B. in der Breite der flachgeneigten Lärmschutzwälle im Bereich Büchenau noch tatsächlich nutzbare Reserven von 18,00 m verbergen. In der Linienbestimmung des Bundes für den 4-spurigen/2-bahnigen Ausbau der Variante C1 ist im Bereich Büchenau eine Flächeninanspruchnahme in einer Breite von ca. 40 m vorgesehen. Diese Breite wird bei der aktuellen Planung für die Verbindungsstraße ebenfalls in Anspruch genommen und über den Grunderwerb mindestens gesichert. Landwirtschaftliche Nutzflächen gehen damit jetzt bereits dauerhaft verloren.

Die Gradientenführung der Planungsvariante C1 ist im Bereich der Büchenau dahingehend abzuändern, dass die Straße noch stärker als bisher geplant abgesenkt wird. Die begleitenden Lärmschutzwälle sind geländeseits noch stärker abzuflachen, um eine homogenere Einbindung in die Landschaft zu ermöglichen. Eine hierfür ggf. notwendige Tieferlegung der Leitung der Landeswasserversorgung ist zu berücksichtigen.

Der straßenbegleitende Geh- und Radweg ist zwischen den Stationen 0+000 und 1+040 in Trassierungsrichtung rechts (also auf der Südseite der neuen Neckarbrücke) anzulegen, um eine attraktive Wegeverbindung der Freiflächen östlich und westlich des Neckars zu schaffen. Auf der Westseite des Neckars würde somit eine Anbindung zum Sonnenhof geschaffen.

Es ist Aufgabe des Bundes geeignete Straßenverbindungen zu schaffen, die Bundesstraßen miteinander verbinden. Es ist Aufgabe des Landes geeignete Straßenverbindungen zu schaffen, die Landesstraßen miteinander verbinden. Da es sich dabei um unterschiedliche Aufgaben und unterschiedliche Verkehre, nämlich überregionale oder regionale Verkehre, handelt, sind auch unterschiedliche Straßen mit unterschiedlicher Verbindungs- und damit Ausbauproduktqualität erforderlich.

Variante E/4.3

Die Planungsüberlegungen zur Variante E/4.3 haben nach dem Erörterungstermin eine Weiterentwicklung erfahren. Es liegen nunmehr zwei Ausführungsvarianten vor. Diese unterscheiden sich hinsichtlich der Anbindung an die L 1100 (Neckarstraße) und dem Anschluss bzw. Nichtanschluss der Westtangente Aldingen im Zuge der L 1144. Auch für diese Varianten gilt weiterhin, dass sie sich im Sinne des Linienbestimmungsverfahrens zum Ausbau der B 29 neu (Nordoststring) als Teil der Variante E weiter fortsetzen lassen. Da für die im Linienbestimmungsverfahren untersuchten Trassen C, D und E (einschl. Untervarianten) die Trassierung östlich des Neckars und damit auf Fellbacher Markung eine gleiche Trassen- und Gradientenführung geplant ist, gelten die ablehnenden Fakten aus einer Aufweitung zum autobahnächtigen Querschnitt wie bei der Variante C1 bereits benannt.

Die Ausbauvarianten 1 und 2 unterscheiden sich im wesentlichen darin, dass die Westtangente Aldingen im Zuge der Landesstraße L 1144 abschnittsweise (zwischen der Cannstatter Straße und der Berliner Straße) gesperrt und rückgebaut würde. Durch diesen Rückbau würde der unmittelbar an die L 1144 angrenzende Wohnbereich von den Verkehrswirkungen entlastet. Der Verkehr auf der Neckarstraße müsste sich über die Verbindungsrampe zur geplanten Landesstraße L 1197 entwickeln und würde plangleich an diese angeschlossen. Der Anschluss der L 1197 würde statt an der L 1100 an die L 1144 südwestlich Aldingens verlegt. Über die Berliner Straße würde der nordwestliche Teil des Stadtteils Aldingen an die L 1197 plangleich angeschlossen. Die verkehrlichen Belastungen der bebauten Bereiche in Aldingen sind geringer als in der Vorzugsvariante C1.

Durch Modifikation der Gradienten am Baubeginn der Ausführungsvariante 2 (Absenkung und Bau eines Tunnels) ließe sich der ökologische Eingriff weiter minimieren. Damit würde diese Variante in der Bewertung einen weiteren Vorsprung gegenüber der Variante C1 erfahren. Diese ließen sich noch weiter steigern, wenn durch Restriktionen im Planabschnitt (z.B. durch Kapazitätsbegrenzungen) die Zahl der Brückennutzer wie in der Vorzugsvariante C1 auf 21.700 Kfz/24 h begrenzt würde. Vom antragsstellenden Regierungspräsidium wurde wiederholt vorgetragen, dass die neue Brücke über den Neckar im Planfall C1 eine Kapazität von ca. 22.000 Kfz/24 h aufweist. Umso erstaunlicher ist das Ergebnis des Verkehrsgutachters, der in den Planfällen E/4.3 Belastungen von 26.700 Kfz/24 h ermittelt, Belastungen die damit um mehr als 21 Prozent über der Kapazitätsgrenze liegen.

Für den Fall der Auswahl der Variante E/4.3 (Ausführungsvariante 2) im weiteren Verfahren wird gefordert, den straßenbegleitenden Geh- und Radweg zwischen den Stationen 0+000 und 1+100 in Trassierungsrichtung rechts (also auf der Südseite der neuen Neckarbrücke) anzulegen, um eine attraktive Wegeverbindung der Freiflächen östlich und westlich des Neckars zu schaffen.

Es wird weiterhin gefordert, die Gradienten im Bereich der Büchenau dahingehend abzuändern, dass die Straße noch stärker als bisher geplant abgesenkt wird. Die begleitenden Lärmschutzwälle sind geländeseits noch stärker abzuflachen, um eine homogenere Einbindung in die Landschaft zu ermöglichen. Eine hierfür ggf. notwendige Tieferlegung der Leitung der Landeswasserversorgung ist zu berücksichtigen.

Überlegungen zur Führung der Variante E/4.3 im Bereich Büchenau in Tunnellage würden zu einer langfristig besseren Integration in Natur und Landschaft führen. Da jedoch nach den neuesten Tunnelrichtlinien 2-streifige Tunnel nicht mit mehr als ca. 20.000 Kfz/24 h belastet werden sollen, ist zu befürchten, dass bei einer jetzt prognostizierten Belastung von 26.700 Kfz/24 h schnell Forderungen nach einem größeren und mehrbahnigen Ausbau mit 2. Tunnelröhre gestellt werden. Deshalb wird die Forderung nach einer Untertunnelung nicht erhoben.

Varianten Billinger

In den bisherigen Planunterlagen war eine Brücke „Remseck“ mit dargestellt. Diese hat von der Stadt Remseck eine kategorische Ablehnung erhalten, da sie einer städtebaulichen Entwicklung der neuen „Ortsmitte Remseck“ widerspräche. Im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Remseck ist aber genau westlich der neuen „Ortsmitte“ ein solcher weiterer Neckarübergang und seine straßenbauliche Anbindung dargestellt. Die Stadt Remseck hat bisher keine Überlegungen zur Ausgestaltung der „Neuen Mitte“ öffentlich vorgestellt. Sie bleibt diesbezüglich den Nachbarkommunen eine Antwort schuldig. Im Flächennutzungsplan sind an dieser Stelle Misch- und Kerngebiete dargestellt. Eine städtebaulich eingepasste Ortsrandstraße mit Lärmschutz wäre durchaus vorstellbar.

Die vorgetragene Ablehnung wegen der Zerschneidung der regionalen Grünzäsur ist inhaltlich falsch, da alle Trassenverläufe diese maximal tangieren. Von der Stadt Remseck wurden bisher keine Erklärungen über Art und Inhalt sowie Umfang einer städtebaulichen Entwicklung im Bereich neue Mitte vorgestellt. Die An- und Aufsiedlungen der letzten Jahre mit der Ausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen für Tausende neuer Bürger und eine Vielzahl von Industriebetrieben hat in allen Teilorten jedoch nicht im Bereich der „Neuen Mitte“ stattgefunden. Eine echte Ortsmitte ist bei der aus 6 Teilorten bestehenden Stadt nicht erkennbar.

Durch die Planungen des Regierungspräsidiums in den Varianten C1 und E/4.3 werden wichtige regionale Grünzüge zerschnitten und laut ökologischer Gutachten „nicht ausgleichbare“ Eingriffe in Flora und Fauna vorgenommen, die stärker als die Eingriffe im Bereich der neuen Mitte wirken. Durch parallele Entlastungen am Westrand des Remsecker Teilorts Neckargrönigen können weitere Verbesserungen für Remseck erreicht werden.

Durch den Vorhabensträger wurden auf Initiative des Verkehrsplaners Billinger vertiefte Planungen zum Brückenbau westlich der bestehenden Neckarbrücke in Remseck in drei Ausbauvarianten durchgeführt. Diese Varianten unterscheiden sich grundsätzlich zunächst in der Qualität der bestehenden Neckarbrücke in Remseck. Während in der Ausbauvariante 1 die volle Befahrbarkeit für alle motorisierten Fahrzeuge angenommen wurde, wurde in den Ausbauvarianten 2 und 3 unterstellt, dass nur noch eine Befahrung für Linienbusse und Taxis ermöglicht werden solle. Als weitere Modifikation wird in der Ausbauvariante 3 diese Befahrbarkeitsbeschränkung auch auf der L 1142 zwischen Remseck und Waiblingen-Hegnach unterstellt. Das heißt konkret, dass der motorisierte Individualverkehr zwischen Neckarrems und Hegnach unterbunden würde und Umwege in den Fahrbeziehungen zwischen den beiden Ortsteilen in Kauf zu nehmen sind. Damit sind deutliche Umverlagerungen in der kleinräumigen Verkehrsabwicklung unumgänglich. Die Verkehrsbelastungen auf der L 1197 nordwestlich und westlich von Oeffingen (Oeffinger Knie) sind in den Billinger-Varianten (unerklärlicherweise) signifikant niedriger als in den Lösungen nach C1 und E/4.3.

Durch die Restriktionen der Ausbauvariante Billinger 3 werden erstmals künftige Verkehrsbelastungen auf der neuen Neckarbrücke prognostiziert (39.000 Kfz/d), die denen des Planungs-

Nullfalls (36.300 Kfz/d) im Jahre 2020 noch am ähnlichsten sind. Damit wäre eine Forderung der Stadt Fellbach teilerfüllt, nämlich dass keine signifikanten Verkehrszuwächse auf der neuen Neckarbrücke und damit verbunden keine überregionalen Umverlagerungen des Verkehrs stattfinden würden. Die für die Lärmuntersuchung herangezogenen Untersuchungen zu den Billinger-Varianten (Antragsunterlage 12.5n – Seite 79 ff.) weisen sogar geringere als im Planungs-Nullfall dargestellte Verkehrsbelastungen in Remseck selbst als auch auf den Straßen in den Umlandkommunen auf. Es bleibt die Forderung bestehen, auf der Basis dieser Verkehrszahlen nach insgesamt intelligenten Lösungen in der Raumschaft zu suchen. Eine ortsnahe Umgehung des Waiblinger Teilorts Hegnach, wie in der Verkehrsuntersuchung auf Seite 79 unterstellt, kann dazu gehören.

Bei der Variante Billinger 3 würden die Umlandkommunen Kornwestheim, Ludwigsburg, Waiblingen, Fellbach und weite Teile des Ortsnetzes von Remseck von Neuverkehren verschont. Eine tatsächlich signifikante Verkehrszunahme wäre auf der L 1197 zwischen Remseck und Oeffingen, auf der K 1854 zwischen Oeffingen und Hegnach sowie auf der L 1197 in Neckarrems selbst auf der Fellbacher Straße aus den Umwegfahrten zu verzeichnen. Diese könnten auf Fellbacher Markung als gerade noch verträglich eingestuft werden, da sie weitgehend außerhalb der bebauten Ortlage zum Tragen kommen. In Neckarrems wäre entlang der bestehenden L 1997 ein aktiver Lärmschutz ebenso möglich, wie dieser entlang der 1140 westlich von Aldingen möglich wäre. Die städtebauliche Entwicklung in Remseck wäre entsprechend des gültigen Flächennutzungsplans möglich. Der Grad der „Gesamtbetroffenheit“ aus verkehrlichen Wirkungen wäre bezogen auf alle Planungsvarianten am geringsten.

Für den Teilort Hegnach der Stadt Waiblingen gilt, dass der Zielerreichungsgrad mit einer Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der Ortsdurchfahrt im Zuge der L 1142 (wie vom Waiblinger Gemeinderat gewünscht und als Zielvorgabe beschlossen) durch alle noch aktuellen Planungen des Regierungspräsidiums zu einer neuen Neckarbrücke nicht erreichbar ist, da mehr als 50 Prozent des abzuwickelnden Verkehrs durch den Quell- und Zielverkehr des Teilorts Hegnach (unter Vernachlässigung eines real existierenden Binnenverkehrs) selbst begründet ist. Auch deshalb bleibt die Forderung nach vollständiger Berücksichtigung aller Planfälle, wie 3 Absätze zuvor beschrieben, bestehen.

Mit der Variante 3 und einer ortsnahen Südumgehung Hegnach zwischen der L 1142 und der K 1854 (ggf. auch in Trog- oder Tunnellage) könnte dieser Waiblinger Teilort vollständig vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Durch Freiräumen der Verkehrswege zwischen Remseck und Hegnach könnte eine (Freihalte)-Trasse für eine Stadtbahnlinie zwischen Ludwigsburg und Waiblingen geschaffen werden.

Aus Fellbacher Sicht wäre ein Ausbau entsprechend den Varianten Billinger 2 oder 3 am ehesten zu empfehlen.

Die Variante Billinger 2 nimmt bedingt auf die Kapazitäten im Netz Rücksicht und lässt nur noch eine auf 44.000 Kfz/d begrenzte Leistungsfähigkeit auf der neuen Brücke zu. Da gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr auf der bestehenden Brücke unterbunden wird, sind weiterhin erhebliche (Mehr)-Belastungen in Remseck zu verzeichnen.

Die Zunahmen auf dem/n Neckarübergang/-übergängen von 36.300 Kfz/d im Planungs-Nullfall auf 47.600 Kfz/d (+ 31 %) im Planungsfall Billinger 1 bzw. auf 44.200 Kfz/d (+ 22 %) im Planungsfall Billinger 2 machen auch die Zunahmen in den Nachbarkommunen Waiblingen/Fellbach und Ludwigsburg/Kornwestheim klar, da sie aus grundsätzlich ungewollten Umverlagerungen herrühren. Ziel muss es auch hier sein, durch geeignete verkehrlenkende und -steuernde Maßnahmen die tatsächlichen Verkehrsbelastungen nicht signifikant über 36.300 Kfz/d ansteigen zu lassen.

Mit der Variante Billinger 2 kommt es in Hegnach gegenüber den Varianten C1 und E/4.3 bereits zu Entlastungen. Fellbach ist bereit, über eine gerechte Verteilung der Verkehrsmengen mit noch deutlicherer und unmittelbarer Entlastungswirkung für Hegnach mit der Stadt Waiblingen zu verhandeln.

Gleichzeitig ist die Gradiente zwischen Aldingen und Neckargröningen durch Absenken zu verbessern. Ein Teil der Trasse könnte dann auch im Tunnel oder eingehaust geführt werden. Dadurch wäre es auch möglich, die Anbindungen an das nachgeordnete Straßennetz abzusenken und

gleichzeitig die zugehörigen Rampenneigungen zu reduzieren. Damit eröffnen sich für die Stadt Remseck durchaus geeignete Spielräume zur Entwicklung einer neuen Stadtmitte, Verknüpfung der Teilorte und Einbeziehung der Freiräume.

Die Variante Billinger 1 kann nicht den gewünschten Erfolg für die Stadt Remseck erbringen, da keinerlei Restriktionen auf der bestehenden Neckarbrücke angenommen wurden. Hier gilt die verkehrsplanerische Erkenntnis, dass ein Wegeangebot im starkbelasteten Verkehrsnetz, hier konkret durch zwei parallele Brücken, immer angenommen wird. Dabei spielen Umwegfahrten im Verkehrswegenetz nur eine untergeordnete Rolle. Auch aus Fellbacher Sicht sollte diese Variante nicht weiterverfolgt werden.

3. Einwendungen gegen die Grundsätze des Planverfahrens

3 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. Der Ausbau der L 1197 zwischen Remseck und Oeffingen, im Verfahren als zusätzlich kostensteigernde Maßnahme angeprangert, ist im GVP Baden-Württemberg von 1995 als Maßnahme vorgesehen und der Finanzbedarf dargestellt.

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 lagemäßig 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, begründet durch das planerische Ermessen des Antragstellers, wird Einspruch erhoben.

3 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 A 8 und der A 81 unter der Bezeichnung „Neckaralb-Autobahn“ durchgeführt. Das Büro Schächterle 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 B 27 und B 10 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 ihren 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 abweichend von der Verwaltungsvorlage 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 begeben. Die durch die Verkehrsgutachten abgegebenen Empfehlungen wurden damit negiert und auf dieser Basis dem Grunde nach ein falscher Beschluss gefasst.

Nur aufgrund intensiver Gespräche mit der Region konnte ein direkter Anschluss an die B 10 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. Gutachterlich hat das Regierungspräsidium nachgewiesen, dass nur eine nördliche Anbindung an die Bundesstraße B 27 ausreichend regionalen Verkehr von Waiblingen/Fellbach nach Ludwigsburg/Kornwestheim lenken kann. Außerdem ist die Leistungsfähigkeit des südlichen Anschlusses an die B 27 nicht gegeben.

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 Neckaralbbahn 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 östlichen Bereich der Region, sozusagen im Bereich der ursprünglichen Linienführung der Neckaralbbahn, verschiedene lokale Entlastungsmaßnahmen auf regionaler Basis zu untersuchen. Damit schwenkt das Land Baden-Württemberg 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 (so auch im Erläuterungsbericht wiedergegeben).

Es muss deshalb nachdrücklich die Forderung erhoben werden, dass das Land Baden-Württemberg beim Bund darauf drängt, dass der Nordoststring endgültig aus dem Bundesverkehrswegeplan herausgenommen wird.

Das Planfeststellungsverfahren ist so lange auszusetzen, bis die Auswirkungen der großräumigen Untersuchung inhaltlich begründet und abschließend in die Gesamtkonzeption des Bundes eingeflossen sind und das Land Baden-Württemberg seine zugehörigen Netzergänzungen erarbeitet hat. Die Ergebnisse aus den Analysen und Prognosen beider vom Regierungspräsidium Stuttgart in Auftrag gegebener Verkehrsgutachten (BS-Ingenieure für das laufende Verfahren und Modus-Consult für die verkehrswirtschaftliche Untersuchung östlich von Stuttgart) sind inhaltlich abzugleichen. Diskrepanzen bei den Verkehrsbelastungszahlen von mehreren Tausend Kfz/d bei nachgeordneten Straßen können nicht akzeptiert werden, wenn in der Bewertung bei einzelnen Streckenabschnitten bereits 100 Kfz/d als signifikante Veränderungen dargestellt und gedeutet werden.

3 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. 36.300 Kfz/24 h die bestehende Brücke in Remseck befahren werden. Es handelt sich damit im wesentlichen um den regionalen Verkehr zwischen den beiden o.g. Wirtschaftsräumen, zusätzlich auch mit einer starken Ausprägung in die Wirtschaftsräume Bietigheim-Bissingen/Heilbronn.

Es wird weiterhin bemängelt, dass die Basis der Verkehrsuntersuchung, nämlich die Darstellung eines Analyseplanfalls wiederum nicht im Verkehrsgutachten dargestellt ist. Damit können Belastungsvergleiche der Planfälle mit den aktuellen Ist-Belastungen nicht durchgeführt werden. Neue Einspeisungen aus neuen Ansiedlungen (z.B. am GVZ Kornwestheim) sind nicht erkennbar. Aktuelle lokale Entscheidungen, z.B. die einstimmige Ablehnung der Stadt Kornwestheim zum Ausbau dieses Güterverteilzentrums sind nicht quantifizierbar und müssen gerade auch im aktuellen Fall nachgefordert werden. Die Darstellung und Veröffentlichung des Analyseplanfalls wird noch vor der nächsten Erörterungsrunde gefordert.

Es gilt noch deutlicher darzustellen, dass die künftige Verkehrszunahme deutlich geringer ausfallen wird als lange Zeit prognostiziert. Trotz langer Herleitung der Prognoseannahmen wird die tatsächliche Verkehrszunahme mengenmäßig nicht dargestellt. Da die Darstellung des Analyse-Planfalls in den Antragsunterlagen fehlt, wird unterstellt, dass die Prognoseverkehrsmatrix des neuen Verkehrsgutachtens gegenüber dem alten Antragsgutachten lediglich pauschal um ca. 2 Prozentpunkte abgesenkt wurde. Die Interpretation lokaler Einflüsse ist nicht erkennbar und scheinbar nicht gewollt.

Die Verkehrsplaner haben es sich in keiner Weise zur Zielsetzung gemacht, mit dem Bau einer weiteren Brücke dieses Verkehrsaufkommen auf 36.300 Kfz/24 h zu begrenzen. Diese Menge stellt zunächst den realen Bedarf in der Verkehrsnachfrage zwischen den Teilräumen Waiblingen/Fellbach und Ludwigsburg/Kornwestheim dar. Die Zulassung von künftig 46.500 bis 49.400 Kfz/24 h auf zwei Neckarbrücken und damit eine Zunahme von 28 bzw. 37 Prozent bei gleichzeitigem Rückgang des Schwerverkehrs von 4.320 auf ca. 4.000 Lkw/24 h macht klar, dass neue Durchgangsverkehrsanteile über den Neckar abgewickelt werden sollen. Tatsächlich wäre der aktuelle ermittelte Bedarf für 2020 zu manifestieren gewesen.

Diese vorgenannte Zielsetzung hätte bei allen 3 Varianten mit untersucht werden müssen, um insbesondere den Verkehr auf den vorhandenen Straßen in allen Kommunen nicht überproportional anwachsen zu lassen. Es wird deshalb die Forderung erhoben, durch restriktive Maßnahmen die unkontrollierte und in der Raumschaft nicht gewollte Verkehrszunahme zu begrenzen.

Es wird deshalb erneut gefordert, eine Neuberechnung unter Maßgabe der Widerstände für alle 3 Varianten vorzulegen, dass eine Gesamtbelastung auf den benachbarten Brücken nicht nennenswert über 36.300 Kfz/d hinaus anwachsen.

3 d) Verkehrliche Grundlagen der Planung

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 berücksichtigt nach Ansicht der Stadt Fellbach nur bedingt die demografische Entwicklung und die Energiepreisentwicklung. Darüber hinaus hat die Mautgebühr zu nicht unerheblichen Verkehrsverlagerungen im vorhandenen Straßennetz geführt. Auch hierzu wird keine qualifizierte Aussage gemacht.

Das Verkehrsgutachten geht inhaltlich nicht auf die rückläufigen Veränderungen der Verkehrszählungen am Kesselrand von Stuttgart ein. Hier waren in den Ergebnissen von 2003 bis 2005 bereits Rückgänge zu verzeichnen. Bei den Ergebnissen für das Jahr 2007 sind nochmalige Rückgänge bei der Gesamtbelastung von 8,6 % und beim Schwerverkehr gar von 18,6 % zu verzeichnen.

Die Stadt Kornwestheim hat durch einstimmigen Gemeinderatsbeschluss am 18.12.2007 die Gesamtkonzeption zu einem Güterverteilzentrum in Frage gestellt. Damit stellt sich auch die Frage, ob für eine Verbindung der Wirtschaftsräume Waiblingen/Fellbach und Kornwestheim/Ludwigsburg die nunmehr gewählten Verbindungsachsen richtig gewählt wurden, oder ob nicht eine stärkere Ausrichtung auf Ludwigsburg/Bietigheim-Bissingen/Heilbronn und damit auf eine nördlichere Neckarquerung zielführender ist. Auch gilt es die Korridore zu untersuchen, in denen künftig der Schwerverkehr und Teile des motorisierten Individualverkehrs geführt werden, wenn ab 01.03.2008 regionale Umweltzonen eingerichtet werden.

Die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens werden hinsichtlich der aufgezeigten Belastungen im Schwerverkehr stark in Frage gestellt. Die bisherige Planrechtfertigung für das Gesamtverfahren wird darin gesucht, die Wirtschaftsräume Waiblingen/Fellbach und Kornwestheim/Ludwigsburg stärker zu verknüpfen. Als ein Ergebnis des Planungs-Nullfalls ist deshalb auf der bestehenden Neckarbrücke bei Neckarrems bei prognostizierten 36.300 Kfz/24 h der Schwerverkehrsanteil (SV) mit 11,9 % angegeben. Das entspricht ca. 4.320 Lkw/24 h (mit einem zul. Gesamtgewicht über 3,5 t). In den Planfällen C1 nehmen die bestehende Brücke in Neckarrems bei verbleibenden 24.800 Kfz/24 h und 10,3 % SV ca. 2.550 Lkw/24 h und die neue Neckarquerung 21.700 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von 6,5 % nochmals 1.410 Lkw/24 h auf. Damit steigt die Summe aller querenden Fahrzeuge von 36.300 Kfz/24 h auf 46.500 Kfz/24 h, was einem Anstieg von 28 % entspricht. Der SV-Anteil soll gleichzeitig von 4.320 auf 3.960 Lkw/24 h oder 10,3 % auf 8,5 % zurückgehen. Die gleiche Situation ist auch bei den Planfällen E/4.3 und „Billinger“ der Fall (siehe Anlage).

Noch unglaublicher ist der Rückgang des Schwerverkehrs auf der L 1197 nordwestlich Oeffingen, und damit auf Fellbacher Markung, zu bewerten. Bei einem Anstieg in der Gesamtbelastung von 12.900 Kfz/24 h im Planungs-Nullfall auf 19.700 Kfz/24 h im Planfall C1 soll der SV-Anteil von 12,3 % oder ca. 1.590 Lkw/24 h auf 6,6 % oder 1.300 Lkw/24 h zurückgehen. Das entspricht einem Rückgang von 22 % auf der Höhenstraße. Auch dieses bisher nicht erläuterte Phänomen wiederholt sich in den übrigen Planfällen E/4.3 und „Billinger“ (siehe Anlage).

Wenn die vorgenannten Belastungen im Schwerverkehr korrigiert werden müssen, so folgt daraus zwangsweise, dass auch die Berechnungen für die Lärmbelastungen und die Luftschadstoffe inhaltlich falsch sind.

Es wird daher gefordert, dass das Planverfahren zurückgestellt wird und nach neuesten Erkenntnissen die Prognoseberechnung überarbeitet wird. Für den Schwerverkehr sind sowohl hinsichtlich seiner prognostizierten Größe als auch seiner räumlichen Abwicklung konkrete Nachweise zu erbringen. Es wird gefordert, für den Schwerverkehr aus den Umlegungsrechnungen für die signifikanten Verkehrsbeziehungen der Wirtschaftsräume Waiblingen/Fellbach und Kornwestheim/Ludwigsburg Routenverfolgungen darzustellen. Sollte dies verweigert werden, so werden zumindest Wege- oder Zielspinnen des Schwerverkehrs mit dem Zentrum auf der jeweils zu betrachtenden Brücke gefordert.

3 e) Umweltfachliche Aspekte

Die umweltfachlichen Unterlagen (UVS, LBP) sind unvollständig und berücksichtigen teilweise nicht die aktuellen Erkenntnisse aus anderen Unterlagen. Insbesondere in den Immissionsgutachten wurden die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen nicht oder zu wenig 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). Für die frühzeitig ausgeschiedenen Varianten „Billinger“ fehlen in den Antragsunterlagen neue Untersuchungen.

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 Varianten „Billinger“ wegen ihrer geringen Eingriffe als umweltfachlich sinnvoller zu beurteilen sind, werden sie abgelehnt. Hinsichtlich der Beurteilung wird zwischen der Antragsvariante und den Alternativen mit zweierlei Maß bewertet. Städtebauliche Auswirkungen finden je nach Sichtweise willkürlich mal Ablehnung oder Anerkennung. Anwohnerbezogene Betroffenheit wird unterschiedlich interpretiert.

Trotz Teilrealisierung des landschaftspflegerischen Konzepts auf der Gemarkung Fellbach verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Es bleibt erneut festzustellen, dass der Eingriff insgesamt nicht ausgleichbar ist und eine nicht wieder gut zu machende Dauerschädigung in Kauf genommen wird.

Die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens werden hinsichtlich der aufgezeigten Belastungen im Schwerverkehr stark in Frage gestellt. Die bisherige Planrechtfertigung für das Gesamtverfahren wird darin gesucht, die Wirtschaftsräume Waiblingen/Fellbach und Kornwestheim/Ludwigsburg stärker zu verknüpfen. Als ein Ergebnis des Planungs-Nullfalls ist deshalb auf der bestehenden Neckarbrücke bei Neckarrems bei prognostizierten 36.300 Kfz/24 h der Schwerverkehrsanteil (SV) mit 11,9 % angegeben. Das entspricht ca. 4.320 Lkw/24 h (mit einem zul. Gesamtgewicht über 3,5 t). In den Planfällen C1 nehmen die bestehende Brücke in Neckarrems bei verbleibenden 24.800 Kfz/24 h und 10,3 % SV ca. 2.550 Lkw/24 h und die neue Neckarquerung 21.700 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von 6,5 % nochmals 1.410 Lkw/24 h auf. Damit steigt die Summe aller querenden Fahrzeuge von 36.300 Kfz/24 h auf 46.500 Kfz/24 h, was einem Anstieg von 28 % entspricht. Der SV-Anteil soll gleichzeitig von 4.320 auf 3.960 Lkw/24 h oder 10,3 % auf 8,5 % zurückgehen. Die gleiche Situation ist auch bei den Planfällen E/4.3 und „Billinger“ der Fall (siehe Anlage).

Noch unglaublicher ist der Rückgang des Schwerverkehrs auf der L 1197 nordwestlich Oeffingen, und damit auf Fellbacher Markung, zu bewerten. Bei einem Anstieg in der Gesamtbelastung von 12.900 Kfz/24 h im Planungs-Nullfall auf 19.700 Kfz/24 h im Planfall C1 soll der SV-Anteil von 12,3 % oder ca. 1.590 Lkw/24 h auf 6,6 % oder 1.300 Lkw/24 h zurückgehen. Das entspricht einem Rückgang von 22 % auf der Höhenstraße. Auch dieses bisher nicht erläuterte Phänomen wiederholt sich in den übrigen Planfällen E/4.3 und „Billinger“ (siehe Anlage).

Wenn die vorgenannten Belastungen im Schwerverkehr korrigiert werden müssen, so folgt daraus zwangsweise, dass auch die Berechnungen für die Lärmbelastungen und die Luftschadstoffe inhaltlich falsch sind.

Es wird daher gefordert, dass das Planverfahren zurückgestellt wird und nach neuesten Erkenntnissen die Prognoseberechnung überarbeitet wird. Für den Schwerverkehr sind sowohl hinsichtlich seiner prognostizierten Größe als auch seiner räumlichen Abwicklung konkrete Nachweise zu erbringen. Es wird gefordert, für den Schwerverkehr aus den Umlegungsrechnungen für die signifikanten Verkehrsbeziehungen der Wirtschaftsräume Waiblingen/Fellbach und Kornwestheim/Ludwigsburg Routenverfolgungen darzustellen. Sollte dies verweigert werden, so werden zumindest Wege- oder Zielspinnen des Schwerverkehrs mit dem Zentrum auf der jeweils zu betrachtenden Brücke gefordert.

3 e) Umweltfachliche Aspekte

Die umweltfachlichen Unterlagen (UVS, LBP) sind unvollständig und berücksichtigen teilweise nicht die aktuellen Erkenntnisse aus anderen Unterlagen. Insbesondere in den Immissionsgutachten wurden die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen nicht oder zu wenig 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). Für die frühzeitig ausgeschiedenen Varianten „Billinger“ fehlen in den Antragsunterlagen neue Untersuchungen.

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 Varianten „Billinger“ wegen ihrer geringen Eingriffe als umweltfachlich sinnvoller zu beurteilen sind, werden sie abgelehnt. Hinsichtlich der Beurteilung wird zwischen der Antragsvariante und den Alternativen mit zweierlei Maß bewertet. Städtebauliche Auswirkungen finden je nach Sichtweise willkürlich mal Ablehnung oder Anerkennung. Anwohnerbezogene Betroffenheit wird unterschiedlich interpretiert.

Trotz Teilrealisierung des landschaftspflegerischen Konzepts auf der Gemarkung Fellbach verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Es bleibt erneut festzustellen, dass der Eingriff insgesamt nicht ausgleichbar ist und eine nicht wieder gut zu machende Dauerschädigung in Kauf genommen wird.

3 f) 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-Varianten verlaufen etwas weiter südwestlich der Trasse der Variante 4.3 aus der früheren Teilraumuntersuchung und werden daher E/4.3 genannt. Als grundsätzlich 3. Art von Variante ist eine parallel laufende Brücke zur bestehenden in Remseck (Varianten Billinger) 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 alle vorgelegten Varianten unabhängig von einer späteren Weiterführung abgewogen werden. In diesem Zusammenhang muss weiterhin 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 die Bezeichnungen der Brückenvarianten im Bezug auf das Linienbestimmungsverfahren nicht mehr überein. Auf diese grundlegende Änderung wird seit dem Anhörungsverfahren im Antragsverfahren nicht hingewiesen. Das Regierungspräsidium wird aufgefordert bis zum Erörterungstermin von der Bundesrepublik Deutschland eine verbindliche Erklärung beizubringen, dass der Bund als Maßnahmenträger der linienbestimmten Bundesstraßenverbindung gewillt ist, von der von ihm im Linienbestimmungsverfahren „abgewogenen“ Trasse wesentlich abzuweichen und die zur „Nicht-Annahme“ empfohlene Variante D nunmehr als geeigneter beurteilt.

4. Weitere Erläuterungen zum Sachantrag

Für die Varianten C1 und E/4.3 und „Billinger“ sind die Prognosewerte für das Jahr 2020 in der Anlage dargestellt. Zusammenfassend kann für die betroffenen Kommunen festgestellt werden, dass sich für Ludwigsburg auf den beiden einfallenden Straßen L 1140 und K 1692 bei den Varianten C1 und E/4.3 ein Rückgang von 800 bis 1000 Kfz/d bzw. 150 bis 190 Lkw/d einstellen wird. Bei den Varianten „Billinger“ wird der Verkehr Richtung Ludwigsburg je nach Variante um 1.600 bis 2.600 Kfz/d bzw. 85 bis 160 Lkw/d zunehmen.

Kornwestheim wird auf der L 1144 stärker belastet. Je nach Planfall liegt die Zunahme im Kfz-Verkehr bei 4.200 bis 6.000 Kfz/24 h bei den Varianten C1 und E/4.3 sowie 300 bis 1.200 Kfz/24 h bei den Billinger-Varianten. Der künftige Lkw-Verkehr steigt zugehörig um 300 bis 410 Lkw/24 h bzw. bleibt in den Billinger-Varianten nahezu gleich bzw. geht um ca. 30 Prozent zurück.

Der Waiblinger Stadtteil Hegnach erfährt auf der K 1854 in Richtung Oeffingen eine deutliche Verkehrszunahme. Insgesamt gibt es auf der L 1142 nur eine geringfügige Verkehrszunahme und eine geringfügige Entlastung, insofern ändert sich in der Ortslage von Hegnach bei den Planfällen C1 und E/4.3 nichts wesentliches.

Für Fellbach ergibt sich bei allen Varianten keinerlei Entlastung, sondern nur eine deutliche Mehrbelastung von bis zu 50 % auf der Ortsrandstraße in Oeffingen und damit in unmittelbarer Nähe der dort vorhandenen bzw. geplanten Wohnbebauung.

Für Remseck ergibt sich für den Stadtteil Aldingen auf der westlichen Randstraße der L 1144 unmittelbar angrenzend an die Wohnbebauung bei den Planfällen C1 und E/4.3 (Ausbauvariante 1) eine deutliche Mehrbelastung; auf der L 1100 entlang der bestehenden Bebauung eine deutliche Verkehrsabnahme. Hierzu muss allerdings vermerkt werden, dass dieses für Aldingen keinen wesentli-

chen 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 L 1100 unmittelbar nördlich der bestehenden Brücke weiterhin mit mehr als 27.000 Fahrzeugen belastet sein wird, sodass sich hier eine städtebauliche Entwicklung überhaupt nicht abzeichnen lässt. Insbesondere wird auf diese empfindliche Stelle in keiner Weise eingegangen.

Durch die Variante E/4.3 in der Ausbauvariante 2 lassen sich auch für den Remsecker Stadtteil Aldingen Vorteile erkennen. Durch partielle Sperrung der Westtangente lassen sich belastende Verkehrsmengen spürbar zurückdrängen. In der vorgelegten Planung sind am Westhang noch keine Optimierungen erkennbar. Wenn hier noch eine Gradientenverbesserung bzw. gar eine Teilführung in Tunnellage ermöglicht würde, so wäre dieser Planfall auch aus ökologischer und städtebaulicher Sicht für Aldingen und die angrenzenden Freiräume als günstig einzustufen. Die Gesamtschätzung würde günstiger als in der Antragsvariante C1 zu bewerten sein.

Auf der Südseite der bestehenden Brücke treffen 3 Straßen aufeinander. Auf der östlichen Straße der L 1140 aus Richtung Schwaikheim kommend gibt es keine signifikante Verkehrsveränderung, desgleichen auf der L 1142 aus Richtung Hegnach kommend. Hier nimmt nur der Lkw-Verkehr von 12,0 auf 9,5 % oder von ca. 1.900 auf 1.650 Lkw/24 h ab. Eine deutliche Verkehrsabnahme gibt es nur auf der Brücke selbst und der L 1197 von Oeffingen kommend.

Damit kann zusammenfassend festgestellt werden, dass es die einzige bedeutende Verkehrsentslastung in Remseck nur auf dem Abschnitt der L 1197 im Bereich der dortigen, einseitigen Wohnbebauung (Fellbacher Straße und Schlossberg) gibt. Mit den Varianten C1 und E/4.3 wird einerseits ein verkehrstechnisches Nadelöhr beseitigt und das regionale Straßennetz beiderseits 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 ihren ökologischen Aspekten erzeugen, ist den Varianten „Billinger“ in der Ausführungsvariante 2 oder 3 aus Fellbacher Sicht der Vorzug zu geben. Bei diesen Varianten würde das Straßennetz in den Ortslagen von Fellbach nicht mehr Verkehr erhalten.

Auch für die anderen umgebenden Kommunen würde sich nahezu der Status quo ergeben. Allerdings könnte Remseck seine städtebauliche Entwicklung vorantreiben, insbesondere unter der Maßgabe, dass die bestehende Brücke nur noch eine deutlich untergeordnetere Funktion im Netz erhält, als bisher im Verkehrsgutachten nachgewiesen. Unter dieser Voraussetzung könnte ein großer Teil des Verkehrs nicht mehr über die Route der L 1142 nach Hegnach geführt werden, sondern über Oeffingen, da die L 1197 günstiger in den neuen Brückenstandort eingebunden ist als die L 1142 von Hegnach kommend.

In dem Vergleich der 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.

Würden verkehrswirksame Restriktionen im Verlauf der Trasse E/4.3 ergriffen, so dass die Verkehrsbelastung auf der Brücke ebenfalls nicht über 21.700 Kfz/24 h betragen würde, wären die Umweltwirkungen dieses Planfalls sogar deutlich niedriger als die des Planfalls C1.

Die Gutachter haben nicht den Gesamtschadstoffausstoß 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 Schadstoffaus-

stoß 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 zu werden. 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 untersuchten Varianten E/4.3 werden abgelehnt, da sich hinsichtlich ihrer Trassierung und Gradientenführung auch eine Weiterführung der Straße als Nordoststring 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 L 1197 / K 1854 nördlich von Oeffingen zu verzichten. Eine Notwendigkeit zum Ausbau ist dann nicht zu erkennen, wenn weitere Restriktionen ergriffen werden. Wenn es überhaupt zu Überlegungen zum Umbau des Knotens kommen sollte, dann erst zu einem Zeitpunkt nach Fertigstellung einer neuen Neckarbrücke und Beurteilung der neuen Verkehrsflüsse. Den Ausbau des Knotenpunktes mit der Begründung zusätzlicher Restriktionen auf der Ortsdurchfahrt Oeffingen und hier insbesondere auf der Ludwigsburger Straße zu rechtfertigen, muss mit anderen verkehrstechnisch geeigneten Mitteln erwidert werden.

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

Im Randbereich der neuen Straße werden Ackerflächen unwirtschaftlich durchschnitten. Solche Restflächen sind mit in die Planung einzubeziehen; Flächen des Lärmschutzwalles im Bereich Büchenau sind in eine landwirtschaftlich oder obstbauliche Nutzung einzubeziehen.

Die aus der geforderten Tieferlegung der Straße zusätzlich gewonnenen Bodenmassen können auf dem Tennhof-Areal großflächig eingebaut werden, ohne das Landschaftsbild zu verfremden. Die Abfuhr von ca. 100.000 m³ Boden aus der Markungsfläche Fellbach sollte unterbleiben.



Hans Müller
Erster Bürgermeister

Dezernat I

An den Gemeinderat

mit dem Antrag zur Beschlussfassung. Die Angelegenheit wurde in einer Klausurtagung des Gemeinderates am 22.02.2008 nach einer Bürgerinformationsveranstaltung am 21.02.2008 in Fellbach-Schmidlen vorbereitet.



Christoph Palm MdL
Oberbürgermeister