

ENTWURF

Stand: 05.02.2008

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 Remseck und Fellbach - Anhörung Planänderungen -

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

I. Kein Nordostring

1. Zur Verbindung der B 27 im Bereich Kornwestheim/Ludwigsburg und der B 14 im Bereich Fellbach/Waiblingen ist im Bedarfsplan des Bundes in der Fassung des 5. Gesetzes zur Änderung des

Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004 (BGBl. I, S. 2574) der Nordoststring als Fernstraße des Bundes vorgesehen. Der Nordoststring soll nach der Variante C 1 hergestellt werden, für die im Juni 2004 das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG durchgeführt wurde.

Im Bedarfsplan des Bundes ist der Nordoststring in den weiteren Bedarf mit dem Vermerk „hohes ökologisches Risiko“ eingestuft. Es wird daher erwartet, dass die Verwirklichung des Nordoststrings auf unabsehbare Zeit ausgeschlossen ist.

2. Gegenstand des Antrags der Landesstraßenbauverwaltung ist die Neckarquerung als Landesstraße nach der Variante C 1. In Anspruch genommen wird im Wesentlichen dieselbe Trasse, die auch für den geplanten Nordoststring vorgesehen ist.

Die Antragsunterlagen bestätigen für die geplante Neckarquerung die Einschätzung des Bundes für den gesamten Nordoststring, nämlich ein „hohes ökologisches Risiko“. Ungeachtet von Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft bestehen angesichts der „bedeutsamen und hoch empfindlichen Umweltsituationen“ erhebliche Beeinträchtigungen für Naturhaushalt und Landschaftsbild. Erhebliche Beeinträchtigungen bestehen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima, Tiere und Pflanzen, Landschaft/Landschaftsbild und landschaftsbezogene Erholung.

Die Stadt Kornwestheim ist der Auffassung, dass die Inanspruchnahme des bedeutsamen und empfindlichen Freiraums durch den Nordoststring und durch die Neckarquerung nach der Variante C 1 angesichts dieser erheblichen Beeinträchtigungen nicht gerechtfertigt ist. Sie lehnt daher den Nordoststring und die Neckarquerung in der Antragsvariante C 1 ab.

Die im Nordosten von Stuttgart bestehenden Verkehrsprobleme, insbesondere im Bereich der Neckarquerung in Remseck, sollten nach Auffassung der Stadt Kornwestheim durch eine großräumigere Planung gelöst werden, die den von der beantragten Neckarquerung in Anspruch genommenen bedeutsamen Freiraum frei lässt.

3. Ungeachtet dessen kann der fehlende Nordoststring im Hinblick auf die ausschließliche Kompetenz des Bundes zur Planung und Errichtung von Bundesfernstraßen nicht durch die Planung und Errichtung einer Landesstraße ersetzt werden. Es ist der Landesstraßenbauverwaltung

verwehrt, die vorrangige planerische Zuständigkeit des Bundes für den Bau von Bundesfernstraßen durch die Planung und Errichtung einer Landesstraße zu unterlaufen. Die geplante Neckarquerung darf daher keine „verkappte“ Bundesstraße sein. Sie kann ihre planerische Rechtfertigung als Landesstraße und die maßgeblichen Gesichtspunkte der planerischen Abwägung allein aus der Zielsetzung des Landesstraßengesetzes und der Behebung der Verkehrsprobleme in der näheren Umgebung erhalten, insbesondere aus der Entlastung der bestehenden Neckarbrücke in Remseck.

Vor diesem Hintergrund ist der Antrag der Landesstraßenbauverwaltung, die Neckarquerung als Landesstraße nach der Variante C 1 zu verwirklichen, ungeachtet der Planänderungen nicht planfeststellungsfähig:

II. Unzureichendes Verkehrsgutachten

Das dem geänderten Antrag zugrunde liegende Verkehrsgutachten der BS-Ingenieure, Ludwigsburg, vom November 2007 trägt die beantragte Planfeststellung nicht:

1. Die Feststellungen der Sachverständigen zu der prognostizierten Verkehrsmenge im Jahr 2020 im Bereich der Neckarquerung und deren weiteren Umgebung sind nicht plausibel. Sie stehen im Widerspruch zur Teilraumuntersuchung Strohgäu/Neckartal/Remstal des Verbands Region Stuttgart (VRS) von 1997. In dieser Teilraumuntersuchung wird eine den Varianten E/4.3 vergleichbare Neckarquerung als Variante 4.3 untersucht. Bereits für das Prognosejahr 2010 prognostizieren die Gutachter für die neue Neckarbrücke 36.100 Kfz/24 h. Demgegenüber prognostiziert das Verkehrsgutachten der BS-Ingenieure für 2020 bei den untersuchten Varianten E/4.3 für diesen Bereich nur eine Belastung von 26.400 Kfz/24 h bzw. 26.700 Kfz/24 h. Die Diskrepanz ist nicht erklärlich. Das Gutachten der BS-Ingenieure berücksichtigt die Teilraumuntersuchung des VRS nicht.
2. Die Einwendungen, die bei der letzten Auslegung der Planunterlagen zum Planfeststellungsverfahren gemacht wurden, sind bei der Überarbeitung weitgehend unberücksichtigt geblieben. Sowohl die geforderten Lösungsansätze zur verträglichen Abwicklung des Mehrverkehrs auf dem bestehenden Straßennetz außerhalb des

Planungsraums als auch eine objektive Abwägung zwischen den verschiedenen Varianten – insbesondere unter der Prämisse der ursprünglich angestrebten Ziele – wurde nur unzureichend durchgeführt. Hier ist insbesondere die Behandlung der Billinger-Varianten hervorzuheben. Eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung der unterschiedlichen Varianten fand erneut nicht statt.

3. 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 der BS-Ingenieure in mehrfacher Hinsicht nicht planfeststellungsfähig:

III. Unzureichende Alternativenprüfung

1. 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 zusammengestellt wurde und wenn einzelne Belange fehlerhaft ermittelt, bewertet oder gewichtet wurden.

Die Prüfung der Varianten muss nicht bis zuletzt offengehalten werden, und es sind nicht alle erwogenen Varianten gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Eine Alternative, die aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, darf schon in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschlossen werden. Bei der vergleichenden Betrachtung von Standortalternativen ist der Sachverhalt aber jedenfalls insoweit aufzuklären, wie dies nach den zulässigen Zielvorstellungen der Planung für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Planungsverfahrens erforderlich ist.

Diesen Anforderungen genügt der Antrag der Landesstraßenbauverwaltung nicht:

2. Die Alternativenprüfung ist unvollständig. Sie berücksichtigt die Alternativen C 1, E/4.3 und die Varianten „Billinger“, die an die Stelle der ursprünglich untersuchten Variante „Remseck“ getreten sind.

Nicht untersucht wurde hingegen die im Verkehrsentwicklungsplan Remseck durch das Planungsbüro Kölz im November 2003 für die Stadt Remseck als Planfall 3 C untersuchte Variante „Neue Neckarbrücke“. Diese Variante besteht aus einer Verbindungsspanne zwischen L 1100/L 1140 in Neckargröningen mit der L 1100/Neckartalstraße, einer Verlängerung der Verbindungsspanne zur L 1197/Fellbacher Straße mit einer neuen Neckarbrücke und einer Verlängerung zur L 1142/Remstalstraße über einen Tunnel. Nach der Prognose des Sachverständigen Kölz für das Jahr 2015 beträgt die Verkehrsbelastung im Bereich der Neckarbrücke bei dieser Alternative 8.300 Kfz/24 h. Demgegenüber prognostizieren die BS-Ingenieure für die Antragsvariante C 1 für diesen Bereich im Jahr 2020 24.800 Kfz/ 24 h. Die Variante „Kölz“ ist daher im Hinblick auf die mit der Planung verfolgte Entlastung der Neckarbrücke in Remseck und der Ortsdurchfahrten in Remseck deutlich leistungsfähiger. Wie bereits im Einwendungsschreiben vom 12.10.2006 dargelegt, drängt sie sich auf und muss daher in die Alternativenprüfung einbezogen werden.

3. Im Rahmen der Alternativenprüfung erfolgt die Entscheidung zwischen den Varianten C 1, E/4.3 und Billinger anhand der Punkte verkehrliche Wirksamkeit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit (Ziff. 3.3, 3.4 des Erläuterungsberichts). Die verkehrliche Wirksamkeit der drei Varianten und ihre Wirtschaftlichkeit wurden jeweils mit der gleichen Intensität untersucht. Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit wurden die Varianten C 1 und E/4.3 vertieft untersucht. Die zu erwartende Schadstoffbelastung wurde für alle drei Varianten im einzelnen untersucht. Für die Billinger-Varianten im Raum Remseck wurde im Übrigen eine vereinfachte Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt.

Ungeachtet dessen stellt die Beurteilung der einzelnen Varianten unter den Aspekten verkehrliche Wirksamkeit (Ziff. 3.3.1 des Erläuterungsberichts) und in der Gesamtabwägung (Ziff. 3.4 des Erläuterungsberichts) maßgeblich auf städtebauliche Gesichtspunkte ab. Es wird jeweils angeführt, dass die Billinger-Varianten mit den Entwicklungszielen der Stadt Remseck zur Schaffung der „Neuen Mitte“ nicht vereinbar seien. Konkrete Feststellungen zu dem von der Stadt Remseck geltend gemachten städtebaulichen Konzept der „Neuen Mitte“ enthalten die Antragsunterlagen allerdings nicht. Es bleibt offen, welches städtebauliche Konzept die Stadt Remseck überhaupt verfolgt und ob

dieses Konzept von den Billinger-Varianten überhaupt beeinträchtigt wird. Planungsabsichten der Stadt Remseck für die „Neue Mitte“ lassen sich nicht aus den tatsächlichen Verhältnissen ableiten. Eine städtebauliche Mitte besteht derzeit nicht. Wesentliche Flächen der geographischen Mitte werden für die Lagerung von Kies genutzt. Es fehlen Feststellungen zu konkreten Planungsabsichten der Stadt Remseck hinsichtlich der „Neuen Mitte“, obwohl die Alternativenprüfung auf die entsprechenden städtebaulichen Gesichtspunkte abstellt. Die Alternativenprüfung ist daher unvollständig.

IV. Ausschluss der Varianten Billinger

1. Durch die Variante „Billinger ortsfrem – Variante 1“ erhöht sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen gegenüber dem Planfall 0 Plus auf der L 1144 östlich der Anschlussstelle mit der B 27 in Kornwestheim um 1.300 Kfz/Tag, während die Zunahme beim Planfall C1 4.900 Kfz/Tag beträgt. Dies bedeutet eine um rund 75 % geringere Zunahme bei der Billinger-Variante. Die L 1144 in Höhe Pattonville weist bei diesem Vergleich statt einer Zunahme um 4.500 Kfz/Tag (Planfall C1) ebenfalls nur eine Steigerung um 1.300 Kfz/Tag (Billinger-Variante) auf. Bei den Billinger-Varianten 2 und 3 liegt die Differenz dieser Verkehrsmengen noch höher.

Auf Seite 22 der Verkehrsuntersuchung wird erläutert, dass „auch eine neue Brücke nahe der Mitte von Remseck a. N. eine Raumwirkung besitzt, die nahezu den Grad der Wirkungen des Baus einer neuen Brücke südlich von Aldingen erreicht.“ Weiter heißt es, „dass eine zweite Brücke in der Mitte von Remseck a. N. erhebliche nachteilige Auswirkungen für die Stadt verursacht, denen in diesem Fall keine entsprechenden Vorteile gegenüber stehen.“ „Die Nachteile für die Stadt Remseck a. N. sind aus Sicht der Gutachter so maßgebend, dass weitere Veränderungen der Belastungen im Straßennetz, welche die anderen Kommunen des Planungsraumes betreffen, diese nicht aufheben und daher nicht entscheidend werden.“

Die Ablehnung der Billinger-Varianten wird mit der Zerschneidung der letzten Freiflächen zwischen Aldingen und Neckargröningen (trotz kürzerer Streckenlängen und geringerem Flächenverbrauch als

Variante C1), mit einer hohen Attraktivität der neuen Verbindung (zusätzlicher Verkehr, der angezogen wird) sowie mit der Verhinderung der Entwicklungsziele der Stadt Remseck begründet.

In der Gegenüberstellung der Varianten für die wirtschaftliche Beurteilung (Seite 27 des Erläuterungsberichts) werden bei den Billinger-Varianten für den Ausbau der L 1197 bis zur K 1854 Kosten von 3,5 Mio. € je Kilometer angesetzt. Dies erscheint sehr hoch, da es sich um einen Aus- und keinen Neubau der Straße handelt und keine Ingenieurbauwerke zu errichten sind.

Als Nachteil der Billinger-Varianten wird auf Seite 28 des Erläuterungsberichtes u. a. angeführt, dass durch diese Trassen die Führung des überregionalen Verkehrs in Richtung Kornwestheim nicht verbessert wird. Auf Seite 30 wird schließlich pauschal festgestellt, dass auch die Vor- und Nachteile für die benachbarten betroffenen Kommunen betrachtet wurden und die nachteiligen Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Straßennetz von u. a. Kornwestheim im Vergleich mit den gravierenden Nachteilen, die die Varianten Billinger für die Stadt Remseck nach sich ziehen, als wesentlich geringer eingeschätzt werden.

2. Die nahe der bestehenden Neckarbrücke in Remseck gelegenen Billinger-Varianten werden, wie in der ursprünglichen Antragsbegründung die Variante „Remseck“, in der Alternativenprüfung ausgeschlossen. Im Erläuterungsbericht unter Ziffer 3.3 und 3.4 wird der Ausschluss der Billinger-Varianten begründet.
3. Zur „Verkehrlichen Wirksamkeit“ (Ziff. 3.3.1) heißt es:

„Die Varianten „Billinger“ hingegen werden den an die neue Neckarquerung gestellten verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht. Mit diesen Varianten wird zusätzlicher Verkehr angezogen und die letzten Freiflächen zwischen Aldingen und Neckargröningen zusätzlich mit erhöhtem Verkehrsaufkommen sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen beaufschlagt. Die Entwicklungsziele der Stadt Remseck zur Schaffung einer neuen Ortsmitte im Bereich Aldingen und Neckargröningen werden mit den „Billinger“-Varianten weitestgehend zunichte gemacht.“

4. Unter dem Gesichtspunkt der „Umweltverträglichkeit“ (Ziff. 3.3.2) heißt es:

„Für die Varianten Billinger 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, Trennwirkung zwischen den Ortslagen und Belastungen des zentralen siedlungsnahen Freiraums), die Schwierigkeiten bei der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz sowie die absehbaren Probleme mit dem Immissionsschutz (Lärm und Schadstoffbelastung). Da diese Varianten außerdem den Ausbau der Bestandstrasse der L 1197 zwischen Neckarrems und der K 1854 bei Oeffingen erfordern, sind zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich.“

5. Für die „wirtschaftliche Beurteilung“ (Ziff. 3.3.3) wird festgestellt, dass die Antragstrasse C 1 und die Varianten E/4.3 weitgehend gleich zu beurteilen seien; veranschlagt werden Gesamtkosten zwischen ca. 21,7 Mio. € und 23,3 Mio. €. Für die Varianten Billinger werden Gesamtkosten zwischen ca. 17 Mio. € und 19,6 Mio. € veranschlagt. Hierzu werden zusätzliche Kosten für den Ausbau der bestehenden L 1197 zwischen Remseck und der K 1854 bei Oeffingen sowie der Umbau des Knotenpunktes L 1197/L 1140 in Neckarrems in Höhe von bis zu 9 Mio. € (2,5 km à 3,5 Mio. €) hinzugesetzt.
6. In der „Gesamtabwägung“ (Ziff. 3.4) heißt es zum Ausschluss der Billinger-Varianten:

„Nach rein wirtschaftlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten schneiden die Varianten Billinger auf den ersten Blick durch ihre geringere Baulänge und den damit verbundenen geringeren Baukosten und Eingriffen in die Natur besser ab als die Varianten C 1 und E/4.3. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass bei Realisierung der Billinger-Varianten die bestehende L 1197 zwischen Remseck und der K 1854 bei Oeffingen zur Bewältigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens ebenfalls ausgebaut werden muss und dadurch erhebliche Mehrkosten verbunden mit weiteren erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft entstehen. Die Varianten Billinger weisen auch nicht die Verkehrswirksamkeit bezogen auf den Untersuchungsraum auf, die für eine neue Neckarquerung erforderlich ist und werden 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 Varianten Billinger verlaufen im Wesentlichen parallel zur bestehenden L 1140.

Durch die Trassenführung wird lediglich die Situation auf der Brücke in Remseck und den bestehenden Knotenpunkten L 1142/L 1197 und L 1100/L 1142 verbessert. Die neue Verkehrssituation führt aber nicht zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten von Remseck. Im Gegenteil: Während die Varianten C 1 und E/4.3 die Belastungen in den Ortslagen von Remseck (L 1197, L 1140, L 1142) verringern, erhöht sich die Verkehrsbelastung durch die Varianten Billinger in den Ortsdurchfahrten (Neckarrems und Aldingen). Sowohl die L 1100 im Bereich Aldingen als auch die parallel dazu verlaufende Ortsdurchfahrt Aldingen werden durch die Varianten Billinger nicht entlastet, sondern stärker belastet. Die Führung des überregionalen Verkehrs in Richtung Kornwestheim wird nicht verbessert.

Die Varianten Billinger werden die bestehenden Verkehrsprobleme im Bereich Remseck und zwischen den Wirtschaftsräumen Waiblingen und Ludwigsburg nicht lösen, sondern weiter verschärfen. Desweiteren führen sie für die Stadt Remseck a. N. zu deutlichen Beeinträchtigungen. Eine Brücke südlich von Aldingen entlastet hingegen im Bereich der Mitte von Remseck a. N. deutlich, während die Zusatzbelastungen am Ortsrand auftreten. Im Übrigen hat auch die Stadt Remseck mit dem Schreiben vom 03.12.2007 diese Schlussfolgerungen zu den Billinger-Varianten bestätigt. [...] Die Stadt Remseck weist ausdrücklich darauf hin, dass bei Zugrundelegung der Varianten 1 und 2 Planfall Billinger die städtebaulichen Ziele der Stadt für den Bereich der „Neuen Mitte“ nicht erreicht werden können.[...]

Für die Beurteilung des Standorts einer neuen Neckarbrücke werden neben der potenziellen Funktion einer verbesserten Verbindungsqualität zwischen Räumen Waiblingen/Fellbach/Remstal und Ludwigsburg/Kornwestheim und den wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten auch die Vor- und Nachteile für die betroffenen Kommunen betrachtet. Die nachteiligen Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Städte Stuttgart, Fellbach, Waiblingen, Kornwestheim werden im Vergleich mit den gravierenden Nachteilen, die die Varianten Billinger für die Stadt Remseck nach sich ziehen, als wesentlich geringer eingeschätzt.

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 planerischen Ermessens für die Planvariante C 1 entschieden und dabei u. a. auch berücksichtigt, dass sich die Variante C 1 unter umwelt- und wirtschaftlichen Gesichtspunkten besser in einen künftigen Nordosttring integrieren ließe...

7. Diese Begründung trägt den Ausschluss der „Billinger“-Variante nicht:

V. Fehlerhafte Beurteilung der Verkehrlichen Wirksamkeit

1. 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 Fernstraßen (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 Fernstraßenausbaugesetzen verlautbarten Bedarfentscheidungen 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 Bundesfernstraßengesetz 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.

Zulässiges Ziel der Planung kann daher nicht die Verbindung der B 27 im Raum Kornwestheim/Ludwigsburg mit der B 14 im Bereich Fellbach/Waiblingen sein. Die Verknüpfung von Bundesfernstraßen ist dem Bund vorbehalten. Sie darf nicht durch eine Landesstraße als „verkappte“ oder „gestückelte“ Bundesstraße angestrebt werden.

Es ist daher unzulässig, dass die antragstellende Landesstraßenbauverwaltung als Ziel der geplanten Neckarquerung und im Rahmen der Alternativenprüfung auf die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen Waiblingen/Fellbach und Ludwigsburg/Kornwestheim abhebt, um insbesondere die Billinger-Varianten aus der Alternativenprüfung auszuschließen. Es handelt sich, trotz der verschleiernenden Formulierung, um ein dem Bund vorbehaltenes Planungsziel, nämlich die Verknüpfung der B 27 im Bereich Kornwestheim mit der B 14 im Bereich Waiblingen. Dies wird durch die Aufnahme des „Nordoststrings“ in den Bedarfsplan des Bundes belegt. Mit dem „Nordoststring“ soll eine leistungsfähige Verbindung zwischen dem Bereich Kornwestheim/Ludwigsburg und dem Bereich Fellbach/Waiblingen durch Verknüpfung der B 14 mit der B 27 geschaffen werden. Die antragstellende Landesstraßenbauverwaltung beruft sich infolgedessen auf ein Planungsziel, das dem Bau von Fernstraßen des Bundes vorbehalten ist. Es kann nicht durch die Planung von Landesstraßen verfolgt werden.

2. Die Berücksichtigung des Planungsziels einer leistungsfähigen Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Kornwestheim/Ludwigsburg und Waiblingen/Fellbach ist - unabhängig von dem dargelegten Vorrang der Planung und Errichtung von Bundesfernstraßen - unzulässig, da für dieses Planungsziel von der antragstellenden Landesstraßenbauverwaltung kein Bedarf festgestellt wurde. Das vorgelegte Verkehrsgutachten enthält keine Feststellungen zu Verkehrs-, insbesondere Pendlerströmen zwischen den genannten Wirtschaftsräumen.

Ob ein entsprechender Bedarf überhaupt besteht, ist zweifelhaft. Nach dem Verkehrsgutachten beruht die Überlastung des Verkehrsnetzes im Nordosten von Stuttgart, insbesondere im Bereich Remseck, auf dem Verbindungsdefizit zwischen der B 14 und der B 27. Ursache ist danach die fehlende Verbindung zwischen zwei Bundesfernstraßen, d. h. eine fehlende Verbindung für den Fernverkehr. Auf diesen durch die

Aufnahme des „Nordoststrings“ in den Bundesverkehrswegeplan bestätigten Bedarf für den Fernverkehr kann sich die antragstellende Landesstraßenbauverwaltung für die Einrichtung einer Landesstraße nicht berufen. Es ist allein Sache des Bundes, diesen Bedarf für den Fernverkehr zu befriedigen.

3. Verfehlt ist die Behauptung, durch die Billinger-Varianten würden die Wirtschaftsräume Waiblingen/Fellbach und Ludwigsburg/Kornwestheim nicht leistungsfähig miteinander verbunden.

Die antragstellende Landesstraßenbauverwaltung kann sich auf diesen Gesichtspunkt nicht berufen, da er - wie dargelegt - der Planung und Errichtung von Fernstraßen des Bundes vorbehalten ist. Unabhängig davon ist die Behauptung nicht belegt. Die Landesstraßenbauverwaltung übersieht, dass mit den Billinger-Varianten eine leistungsfähige Verbindung zwischen Waiblingen und Ludwigsburg über die L 1140 geschaffen werden kann.

4. Verfehlt ist die im Rahmen der Gesamtabwägung angestellte Überlegung, dass durch die Billinger-Varianten die Führung des überregionalen Verkehrs in Richtung Kornwestheim nicht verbessert wird:

- a) Die „Führung des überregionalen Verkehrs in Richtung Kornwestheim“ meint ersichtlich die Führung des überregionalen, von der B 14 kommenden Verkehrs zur B 27 in Kornwestheim. Es handelt sich hierbei, wie bereits dargelegt, um ein Planungsziel, das der Planung und Errichtung von Bundesfernstraßen vorbehalten ist und auf das die Landesstraßenbauverwaltung für die Planung der Neckarquerung nicht abstellen kann.
- b) Die Landesstraßenbauverwaltung hat einen Bedarf für die angeführte „Führung des überregionalen Verkehrs“ nicht festgestellt. Auf die Bedarfsannahme, die der Aufnahme des „Nordoststrings“ in den Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegt, kann sich die antragstellende Landesstraßenbauverwaltung nicht berufen.
- c) Das Planungsziel ist in tatsächlicher Hinsicht verfehlt. Es besteht kein Bedarf, zusätzlichen überregionalen Verkehr in Richtung Kornwestheim zu führen. Im Gegenteil: Die auf der Gemarkung

Kornwestheim in die B 27 mündende L 1144 (Aldinger Straße) ist nach der Bestandsanalyse der BS-Ingenieure von 2005 mit 19.000 Kfz/24 h schon im Bestand hoch belastet. 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. Die Belastung wird in Zukunft noch steigen. Für den Planfall 0+ prognostizieren die BS-Ingenieure 24.800 Kfz/24 h. Vor diesem Hintergrund ist es verfehlt, wenn mit der Planung die Führung von zusätzlichem Verkehr in Richtung Kornwestheim verfolgt wird und dieser Gesichtspunkt den Billinger-Varianten im Rahmen der Gesamtabwägung entgegengehalten und für die Variante C 1, mit der eine zusätzliche Belastung von ca. 4.500 Kfz/24 h auf 29.700 Kfz/24 h verbunden ist, angeführt wird. Gerechtfertigt wäre allenfalls das Planungsziel, den Anschluss der L 1144 an die B 27 von überregionalem Verkehr zu entlasten.

5. Maßgebliches Planungsziel für die geplante Neckarquerung als Landesstraße kann unter dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Wirksamkeit allein die Lösung der Verkehrsprobleme in Remseck sein, insbesondere die Entlastung der hoch belasteten Neckarquerung und der sich daran anschließenden Ortsdurchfahrten.

Es ist der antragstellenden Landesstraßenbauverwaltung untersagt, für die Neckarquerung auf Planungsziele und Verkehrsbedürfnisse abzustellen, deren Befriedigung durch den geplanten „Nordoststring“ Sache des Bundes ist. Dies bestätigt die Aussage des Innenministeriums gegenüber der parlamentarischen Anfrage, ob mit der Planung die Neckarquerung die Einstufung im Bedarfsplan des Bundes unterlaufen werden soll, dass das Vorhaben geplant wird, „um die dringenden Verkehrsprobleme im Raum Remseck zu lösen“ (LT-Drs. 14/223, S. 3).

6. Im Hinblick auf das danach zulässige Planungsziel der verkehrlichen Entlastung von Remseck ist es nach den Feststellungen des Verkehrsgutachtens der BS-Ingenieure nicht gerechtfertigt, die Billinger-Varianten aus der Alternativenprüfung wegen fehlender verkehrlicher Wirksamkeit auszuschließen.

Die Varianten Billinger bewirken eine deutlich wirksamere Entlastung der bestehenden Neckarbrücke in Remseck. Bezogen auf den Planfall 0+ mit prognostizierten 36.300 Kfz/24 h bewirkt die beantragte Variante C 1

eine Entlastung um 11.500 Kfz/24 h (ca. -32 %). Demgegenüber bewirken die Varianten Billinger eine Entlastung um 17.100 Kfz/24 h (ca. -47 %) bzw. um 36.100 Kfz/24 h (ca. -99 %).

7. Unabhängig von der Entlastung der Neckarbrücke in Remseck sind die Billinger-Varianten auch im Hinblick auf die Entlastung der Ortsdurchfahrten der Variante C 1 nicht unterlegen:

a) Im Hinblick auf die „echte“ Ortsdurchfahrt der L 1142 Neckarrems/Hegnach unterscheidet sich die verkehrliche Wirksamkeit der Varianten kaum. Die Billinger-Varianten führen zu einer leichten Verkehrszunahme von 1.250 Kfz/24 h (Variante 1) bzw. 600 Kfz/ 24 h (Variante 2). Demgegenüber bringt die Variante C 1 nur eine leichte Entlastung von 1.100 Kfz/24 h (< -1 %).

b) Wesentliche Belastungsunterschiede auf der Gemarkung Remseck bestehen im Übrigen nur im Bereich der L 1100 zwischen Aldingen und Remseck und auf der L 1197 zwischen Remseck und Tennhof. Auf der L 1100 zwischen Aldingen und Remseck führt die Variante C 1 zu einer Entlastung gegenüber dem Planfall 0+ um ca. 33 % auf 11.700 Kfz/24 h. Die Varianten Billinger führen dort zu Verkehrszuwächsen zwischen 13 % und 16,7 % bzw. 19.900 bis 20.600 Kfz/24 h. Auf der L 1197 führen die Varianten Billinger zu Mehrbelastungen von 5.000 bis 5.700 Kfz/24 h, wohingegen die Variante C 1 eine Entlastung in diesem Bereich um ca. 9.800 Kfz/24 h bringt.

Die Entlastungen der Variante C 1 sind allerdings mit den verkehrlichen Auswirkungen der Varianten Billinger in den übrigen Ortsdurchfahrten vergleichbar. Die Billinger-Varianten entlasten die L 1140 nordwestlich von Neckargröningen und die L 1100 westlich von Neckargröningen deutlich stärker als die Variante C 1. Die Variante 1 des Planfalls Billinger führt zu Entlastungen von 5.650 bzw. 19.100 Kfz/24 h; die Variante 2 des Planfalls Billinger führt darüber hinaus zu Entlastungen von 16.400 bzw. 31.600 Kfz/24 h in diesem Bereich am Ortsrand von Neckargröningen.

c) Soweit die Variante C 1 stärkere Entlastung im Bereich der L 1100 und der L 1197 gegenüber den Billinger-Varianten bringt, rechtfertigen diese den Ausschluss der Billinger-Varianten nicht. Die zusätzliche Belastung der L 1197 betrifft den Ortsrand von

Neckarrems, sie ist daher eher hinzunehmen. Darüber hinaus stehen der stärkeren Entlastung der L 1100 im Bereich zwischen Aldingen und Neckargröningen durch die Variante C 1 erhebliche Mehrbelastungen auf anderen Landesstraßen gegenüber, insbesondere im Bereich von Aldingen, die sich bis nach Kornwestheim fortsetzen. Für die L 1144 in der Ortsrandlage von Aldingen prognostiziert das Verkehrsgutachten für die Variante C 1 Verkehrszuwächse im Bereich des Knotenpunkts mit der L 1100 von 11.000 Kfz/24 h auf 30.200 Kfz/24 h (+ ca. 36 %) bzw. von 8.500 Kfz/24 h auf 27.100 Kfz/24 h (+ ca. 31 %). Die Billinger-Varianten führen in diesem Bereich demgegenüber zu leichten Entlastungen auf 19.200 bzw. 18.750 Kfz/24 h. Dementsprechend führt die Variante C 1 im weiteren westlichen Verlauf der L 1144 südlich von Pattonville zu Verkehrszuwächsen von 4.500 Kfz/24 h und im Bereich der Aldinger Straße in Kornwestheim von 4.900 Kfz/24 h. Die bereits bestehende Überlastung des Anschlusses der L 1144 an die B 27 in der Ortslage von Kornwestheim wird dadurch weiter verschärft.

- d) Die Variante C 1 führt aufs Ganze gesehen im Wesentlichen zu einer Verkehrsverlagerung von der bestehenden Neckarbrücke und der L 1100 zwischen Aldingen und Neckargröningen auf die schon im Bestand hoch belastete L 1144 am südlichen Ortsrand von Aldingen und auf der Gemarkung von Kornwestheim. Die Billinger-Varianten bewirken demgegenüber eine effektivere Entlastung der Neckarbrücke, der L 1140 im Bereich von Neckargröningen, indem sie den Verkehr in stärkerem Maße auf die L 1197 verlagern. Vor diesem Hintergrund sind die Varianten im Hinblick auf die Entlastung für Remseck gleichartig. Unter Berücksichtigung der weiteren Belastungen, die mit der Variante C 1 verbunden sind, bedeutet die Variante C 1 keine effektivere Entlastung im Umfeld von Remseck. Es ist daher unzutreffend, wenn im Erläuterungsbericht festgestellt wird, dass die Varianten „Billinger“ den an die neue Neckarquerung gestellten verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht würden. Im Gegenteil: Die Varianten Billinger führen zu einer wirksamen Entlastung des Knotenpunktes Neckarquerung in Remseck, ohne dass erhebliche Mehrbelastungen im Übrigen Landesstraßennetz, insbesondere in den kritischen Ortsrandlagen von Aldingen und auf der Gemarkung Kornwestheim auftreten.

8. Die Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeit im Rahmen der Alternativenprüfung ist weiterhin fehlerhaft, da zu Gunsten der Antragsvariante und zu Lasten der Billinger-Varianten Gesichtspunkte berücksichtigt werden, die die verkehrliche Wirksamkeit nicht betreffen. Für die Antragsvariante wird auf mögliche günstige Auswirkungen für das in der Nachmeldung befindliche Vogelschutzgebiet VSN 40 Unteres Remstal abgestellt. Gegen die Varianten Billinger wird vorgebracht, dass sie die „letzten Freiflächen zwischen Aldingen und Neckargröningen zusätzlich mit erhöhtem Verkehrsaufkommen sowie Lärm und Schadstoffbelastungen“ beaufschlagen und die Entwicklungsziele der Stadt Remseck „weitestgehend“ zunichte machen. Dieser Aspekte betreffen ersichtlich nicht die verkehrliche Wirksamkeit der Varianten.

VI. Fehlerhafte Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Fehlerhaft ist die Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Billinger-Varianten im Rahmen der Alternativenprüfung. Insbesondere die als „entscheidende Nachteile“ gegen die Billinger-Varianten angeführten Gründe greifen nicht durch. Ihnen kommt jedenfalls nicht das Gewicht zu, das ihnen der Antrag zumisst und das den Ausschluss der Billinger-Variante rechtfertigen würde:

1. Soweit auf ein „regionalplanerisches Problem“ durch den Verlauf in einem regionalen Grünzug abgestellt wird, bedeutet dies keinen Nachteil der Billinger-Varianten gegenüber der Antragstrasse. Diese verläuft nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan (S. 10 f.) ebenfalls in zwei im Regionalplan 1998 der Region Stuttgart ausgewiesenen Grünzüge. Ein entscheidender Nachteil gegenüber der Antragstrasse liegt insoweit nicht vor.
2. Soweit auf städtebauliche Probleme (Trennwirkung zwischen den Ortslagen und Belastung des zentralen siedlungsnahen Freiraums) abgestellt wird, sind die Aussagen pauschal. Konkrete Feststellungen zu städtebaulichen Zielen werden nicht getroffen. Darüber hinaus kommt diesen Beeinträchtigungen ersichtlich nicht das Gewicht der für die Antragstrasse festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen zu.

Dies gilt insbesondere für die angeführte Trennwirkung zwischen den Ortslagen von Aldingen und Neckargröningen und die Beaufschlagung einer Freifläche. Die Ortslagen sind bisher städtebaulich nicht verbunden. Darüber hinaus wird die Trennwirkung durch den Verlauf der

Billinger-Varianten in einem Einschnitt erheblich reduziert. Der Antrag verschweigt, dass die Antragstrasse ebenfalls einen bedeutsamen Freiraum zwischen Oeffingen und Remseck in Anspruch nimmt und mit Lärmbelastungen und Schadstoffbelastungen beaufschlagt.

3. Verfehlt ist die Behauptung, bei den Billinger-Varianten bestünden „Schwierigkeiten bei der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz“.

Es handelt sich um keinen Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit. Die behaupteten Schwierigkeiten werden durch nichts belegt. Es handelt sich um eine Behauptung ins Blaue. Die behaupteten Schwierigkeiten bestehen nicht. Nach der Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Verkehrsgutachten können die Billinger-Varianten so hergestellt werden, dass für alle Knotenpunkte eine hinreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit besteht.

4. Verfehlt ist der Hinweis auf „absehbare Probleme“ hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung.

Die Schadstoffbelastung wurde für alle Varianten durch den Sachverständigen Dr. Groh untersucht. In seinem Bericht vom Dezember 2007 (Unterlage 11.3a) kommt er zu dem Ergebnis, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV bei allen Billinger-Varianten eingehalten und z. T. deutlich unterschritten werden. Z. T. ist die Schadstoffbelastung der Billinger-Varianten deutlich geringer als die der Antragsvariante. Absehbare Probleme mit der Schadstoffbelastung bestehen daher nicht.

Entsprechendes gilt für die Lärmbelastung. In der vereinfachten Umweltverträglichkeitsprüfung vom Juni 2007 werden zwar die Lärmbelastungen, die mit der Billinger-Variante insbesondere im Bereich der L 1197 verbunden sind, untersucht. Es fehlen aber vergleichende Feststellungen zu der Zahl der Immissionsbetroffenen gegenüber der Antragsvariante.

Ungeachtet dessen bedeutet die Lärmbeeinträchtigung keinen entscheidenden Nachteil der Billinger-Varianten gegenüber der Antragstrasse. Die Antragstrasse führt insbesondere am südlichen Ortsrand von Aldingen zu einer erheblichen Beeinträchtigung durch Verkehrslärmimmissionen. Erforderlich ist daher im Wohngebiet Aldingen die Errichtung eines Vollschutzes durch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von insgesamt 5 m über dem bestehenden

Lärmschutzwand, was zu einer Gesamthöhe von bis zu 9 m führt. Die im Erläuterungsbericht auf S. 18 angesprochenen Lärmschutzwände im Bereich des Wohngebietes Schlossberg bei Verwirklichung der Billinger-Variante zwischen 5 und 10 m bedeuten daher keinen erheblichen Nachteil gegenüber der Antragsvariante. Es leuchtet auch nicht ein, aus welchem Grund Lärmschutzwände zwischen 5 und 10 m im Bereich des Wohngebietes Schlossberg städtebaulich nicht vertretbar, am südlichen Ortsrand von Aldingen jedoch vertretbar sein sollen.

5. Im Rahmen der Beurteilung der Umweltverträglichkeit wird auf zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen des Ausbaus der Bestandstrasse der L 1197 abgestellt. Die angeführten Eingriffe wurden nicht näher untersucht. Schon daher liegt kein entscheidungserheblicher Nachteil der Billinger-Variante vor. Darüber hinaus leuchtet es nicht ein, dass der Ausbau der bestehenden Trasse zu stärkeren Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft führen soll als die Inanspruchnahme des ökologisch bedeutsamen Freiraums durch die Antragstrasse.
6. Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit kann sich nicht auf die vereinfachte Umweltverträglichkeitsprüfung zu den Varianten im Raum Remseck vom Juni 2007 stützen:

- a) Diese Untersuchung kommt zu folgendem Fazit:

„Die Varianten im Raum Remseck sind zwar deutlich kürzer und beanspruchen deutlich weniger Fläche als die Antragstrasse, betreffen aber einen Raum, der bedeutende Freiraumfunktion besitzt. Für die Wohnsiedlung bringen sie keine bzw. minimale Entlastungen. Das faktische Vogelschutzgebiet VSN-40 wird durch sie deutlich mehr belastet. Der Minimierung der Flächeninanspruchnahme und den Bau von betriebsbedingten Beeinträchtigungen im Bereich „Büchenau“ stehen also erhebliche Mehrbelastungen im Siedlungsbereich von Neckarrens und seinem Umfeld sowie erhebliche zusätzliche Belastungen des faktischen Vogelschutzgebietes im Bereich „Hardt“ gegenüber.“

- b) Dieses Ergebnis ist unzutreffend:

Falsch ist die Behauptung, die Billinger-Varianten würden für die Wohnsiedlung keine bzw. minimale Entlastungen bringen. Übersehen werden die erheblichen Entlastungen im Bereich der Neckarbrücke und im Bereich der L 1140. Nicht berücksichtigt

werden zudem die erheblichen Mehrbelastungen, die mit der Antragsvariante im südlichen Bereich von Aldingen und im Bereich von Kornwestheim verbunden sind. Erhebliche Mehrbelastungen im Siedlungsbereich von Neckarrems bestehen bei den Billinger-Varianten nicht.

- c) Die mögliche Beeinträchtigung des faktischen Vogelschutzgebietes VSN-40 wird überbewertet, indem die erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Tiere und Pflanzen“ durch die Antragstrasse nur pauschal als Beeinträchtigung im Bereich „Büchenau“ gewürdigt werden.
- d) Die Untersuchung der verkehrlichen Be- und Entlastungswirkungen der Planfälle ist unvollständig, da nur Belastungsprofile im Rahmen des bestehenden Straßennetzes und nicht im Bereich der neu zu errichtenden Antragstrasse untersucht werden. Die im Rahmen der regulären UVS festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter im Bereich der neu zu errichtenden Antragstrasse werden daher nicht gewürdigt.

VII. Fehlerhafte Wirtschaftliche Beurteilung

Die wirtschaftliche Beurteilung rechtfertigt den Ausschluss der Billinger-Varianten aus der Alternativenprüfung nicht. Die hinzugesetzten Ausbaukosten für die L 1197 bis zur K 1854 sind nicht belegt; sie erscheinen mit 3,5 Mio. €/km weit übersetzt.

VIII. Fehlerhafte Gesamtabwägung

Unabhängig von den Kriterien verkehrliche Wirksamkeit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit ist die Gesamtabwägung gegen die Billinger-Varianten aus weiteren Gründen fehlerhaft:

1. Die mögliche Einbindung der Neckarquerung in den zukünftigen Nordoststring rechtfertigt den Ausschluss der Billinger-Varianten nicht. Es handelt sich um einen Belang für den Bau von Bundesfernstraßen, auf das beim Bau von Landesstraßen nicht abgestellt werden darf.

Unabhängig davon besteht nach den mit Schreiben vom 12.10.2006 vorgelegten Feststellungen des Sachverständigen Kölz für die Errichtung einer zusätzlichen Neckarbrücke und die Verwirklichung des

Nordostrings jeweils ein eigenständiger Bedarf. Mit der Verwirklichung der Neckarbrücke nach den Billinger-Varianten werden daher keine Vorgaben für den zukünftigen Nordostring gesetzt. Auf die Möglichkeit zur Einbindung kommt es daher nicht an.

2. Unzutreffend ist die Behauptung, eine zweite Neckarbrücke in der Mitte von Remseck ließe eine spätere Netzergänzung nicht zu. Die Behauptung ist nicht begründet. Sie leuchtet nicht ein; mit der zweiten Neckarbrücke in Remseck wird keine andere Verbindung „verbaut“.

IX. Variante C 1 nicht planfeststellungsfähig

Unabhängig von der unzureichenden Alternativenprüfung ist die Variante C 1 aufgrund der geänderten Vorlagen nicht planfeststellungsfähig:

1. Die antragstellende Landesstraßenbauverwaltung verfolgt mit der Variante C 1 unzulässige Planungsziele. Ungeachtet der verschleiernenden Formulierung, dass die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Ludwigsburg/Kornwestheim und Waiblingen/Fellbach angestrebt wird, verfolgt die Planung tatsächlich die stückweise Realisierung des im Bedarfsplan des Bundes enthaltenen Nordostrings als Verbindung zwischen der B 27 und der B 14. Dies ergibt sich aus Folgendem:
 - Die vorgeschobene Verbindung der Wirtschaftsräume Ludwigsburg/Kornwestheim und Waiblingen/Fellbach ist, wie bereits dargelegt, identisch mit den Planungszielen des Nordostrings.
 - Anlass und Rechtfertigung der Planung werden daraus hergeleitet, dass die Verwirklichung des Nordostrings nach der Einstufung in den Bundesverkehrswegeplan 2004 im weiteren Bedarf mit dem Vermerk „hohes ökologisches Risiko“ unabsehbar geworden ist. Die Planrechtfertigung für die beantragte Landesstraße wird insoweit aus der Untätigkeit des Bundes hergeleitet, eine Bundesstraße zu errichten.
 - Für eine leistungsfähige Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Ludwigsburg/Kornwestheim und Waiblingen/Fellbach als Landesstraße ist kein eigenständiger Bedarf festgestellt. Der Antrag beruft sich insoweit zu unrecht auf

die Bedarfsfeststellung für den Nordostring, die den Fernverkehr betrifft.

- Die Möglichkeit der Integration in einen künftigen Nordostring wird im Erläuterungsbericht Ziff. 4.1.2 als „Zwangspunkt“ für die Linienführung bezeichnet. Zwangspunkte bezeichnen bei der abschnittswisen Planung verbindliche Vorentscheidungen für weitere Planungen. Dies belegt, dass die Neckarquerung ein Abschnitt des zukünftigen Nordostrings werden soll.
 - In der Gesamtabwägung der Alternativenprüfung wird die Integration der Neckarquerung in den künftigen Nordostring unter umwelt- und wirtschaftlichen Gesichtspunkten als Abwägungsgesichtspunkt berücksichtigt.
2. Die Antragsvariante wird der planerischen Zielsetzung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Kornwestheim/Ludwigsburg und Waiblingen/Fellbach nicht gerecht. Sie verstößt zudem gegen das Gebot der Konfliktbewältigung.

Dies belegt das Verkehrsgutachten der BS-Ingenieure. Es stellt fest:

„Bereits in der Vergangenheit wurde deutlich darauf hingewiesen, dass insbesondere bei einem Brückenstandort südlich von Aldingen die L 1144 im Osten von Kornwestheim zusätzlich belastet wird. Diese Zusatzbelastungen verstärken dort die bereits bestehende Belastungssituation und die Notwendigkeit zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.“

...

Es gilt auch weiterhin, das weitere, über den Bau einer neuen Neckarbrücke hinausgehende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Planungsraum erforderlich sind. Eine entscheidende Entlastung der L 1144 zwischen Aldingen und Kornwestheim und damit auch zur Verbesserung der Situation in Aldingen-West und Kornwestheim-Ost kann zweifellos durch die Weiterführung der neuen Straßenverbindung über die Neckarbrücke hinaus bis zur B 27 im Bereich Kornwestheim erreicht werden.

Die aktualisierten Untersuchungen bestätigen somit die Aussage aus der Verkehrsuntersuchung von 2006, dass der Bau einer neuen Neckarbrücke bei Aldingen einerseits erforderlich ist, um eine möglichst rasche Verkehrsentslastung im Bereich Neckarrems erreichen zu können und andererseits der Bau der Brücke so durch weitere Maßnahmen ergänzt

werden sollte, dass eine durchgängige neue Verbindung zwischen Waiblingen und Kornwestheim entsteht. Der Bau einer neuen Neckarbrücke bei Aldingen ist daher als notwendiger erster Schritt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nordosten von Stuttgart einzustufen, dem weitere entsprechende Schritte folgen sollten.“

Das Verkehrsgutachten bestätigt damit, dass die Neckarquerung nach der Antragsvariante C 1 für sich nicht geeignet ist, eine verkehrlich wirksamen Verbindung zwischen den Räumen Kornwestheim/Ludwigsburg und Waiblingen/Fellbach herzustellen. Hierzu bedarf es weiterer Straßen. Die Neckarquerung nach der Variante C 1 führt daher nur zu einer Verlagerung der Verkehrsprobleme nach Kornwestheim, nicht aber zu deren Lösung.

3. Der Antrag berücksichtigt die verkehrlichen Auswirkungen der Variante C 1 im vorhandenen Straßennetz nicht. Das Verkehrsgutachten untersucht nur die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte unmittelbar an der Neckarquerung. Die fehlende verkehrliche Leistungsfähigkeit des Anschlusses der Aldinger Straße an die B 27 in Kornwestheim wird nicht berücksichtigt. Der Anschluss an die B 27 ist bereits heute dem 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 4.900 Kfz/24 h. Die Gesamtbelastung beträgt 29.700 Kfz/ 24 h, die im Wesentlichen in die B 27 einmünden. Dies bestätigen die mit Schreiben vom 12.10.2006 vorgelegten Feststellungen des Gutachters IGV, mit dem die Leistungsfähigkeit des östlichen Rampenfußpunkts (B 27/L 1144) im Hinblick auf die verkehrliche Situation untersucht wurde. Für die Verwirklichung der Variante C 1 wird eine Verkehrsqualität der Stufen D bis F prognostiziert. Dies bedeutet, dass die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes bei der Variante C 1 erreicht bzw. überschritten wird.
4. Die Planung 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. Entsprechende Feststellungen enthält der Antrag nicht.

5. Der Antrag enthält keine Feststellungen zur Verkehrssicherheit, insbesondere keine Berechnung der längenbezogenen Unfallkosten.
6. Die Varianten Billinger führen zu geringeren mittelbaren Auswirkungen entlang des vorhandenen Straßennetzes. Dies gilt insbesondere in Kornwestheim an der L 1144 (Aldinger Straße). Nach der Prognose der BS-Ingenieure beträgt die Verkehrsbelastung der Aldinger Straße bei Verwirklichung der Varianten Billinger zwischen 25.200 und 26.100 Kfz/24 h. Dies bedeutet einen Zuwachs von 400 bis 1.300 Kfz/24 h. Demgegenüber führt die Variante C 1 zu einer Zunahme von 4.900 Kfz/24 h auf 29.700 Kfz/24 h.
7. Der Antrag beruft sich wiederholt auf städtebauliche Gesichtspunkte in Remseck, insbesondere das Konzept der „Neuen Mitte“. Konkrete Angaben hierzu fehlen. Es bleibt offen, was das Konzept der „Neuen Mitte“ ist. Darüber hinaus fehlen quantitative Angaben zu der von den Auswirkungen des Vorhabens betroffenen Bevölkerung. Insbesondere die für die Abwägung wichtige Zahl der Lärmbetroffenen wird nicht ermittelt.
8. Die Variante C 1 widerspricht dem General-Verkehrsplan. Der Bedarfsplan als Bestandteil des General-Verkehrsplans 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 den Vorgaben des General-Verkehrsplans. 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 General-Verkehrsplan unvereinbar.

X. Verletzung der kommunalen Planungshoheit der Stadt Kornwestheim

1. Der Antrag genügt auch nach Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung um die Beurteilung von Fernwirkungen 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 den Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf den nicht von den Baumaßnahmen erfassten Straßenabschnitten besteht und wenn kommunale Einrichtungen oder die gemeindliche Planungshoheit durch die zu erwartende Verkehrszunahme beeinträchtigt werden.

Die kommunale Planungshoheit wird beeinträchtigt, wenn die Lärmzunahme sich auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind. Für die Beeinträchtigung ist es dabei 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 auch 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).

Diesen Anforderungen genügt der Antrag nicht:

2. Nach dem Verkehrsgutachten der BS-Ingenieure führt die Antragsvariante C 1 zu einer erheblichen Verkehrszunahme auf der L 1144 (Aldinger Straße) in Kornwestheim. Prognostiziert wird eine Verkehrszunahme von bis zu ca. 5.000 Kfz/24 h bzw. 25 % gegenüber dem Planfall 0+.

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 Aldinger Straße ein Vereinsheim und Obdachlosenunterkünfte als kommunale Einrichtungen, die von den zusätzlichen Lärmbelastungen unmittelbar betroffen sind. Im Bereich Pattonville befindet sich in einem Abstand von ca. 35 m ein Kindergarten nördlich der Aldinger Straße L 1144.
 - 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 16.02.1982, 13/359 vom 01.12.1971 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 01.12.1971 eine Nutzung als reines Wohngebiet festgesetzt. Darüber hinaus hat die Stadt Kornwestheim mit rechtsverbindlichen Bebauungsplänen „Pattonville Süd, 1. Teilabschnitt Nord“ vom 30.03.2005 und „Pattonville Süd, 2. Teilabschnitt West“ vom 28.09.2005 unmittelbar nördlich der Aldinger Straße eine Nutzung als allgemeines Wohngebiet festgesetzt hat. Diese Wohngebiete werden durch den zusätzlichen Verkehr mit Verkehrslärm beaufschlagt.
3. Im Hinblick auf diese Beeinträchtigung kommt das Schallschutzgutachten unter dem Gesichtspunkt der Fernwirkungen zu dem Ergebnis, sie seien unerheblich. Die Feststellungen des Gutachters tragen diese Bewertung nicht:
- a) Die zusätzliche Lärmbelastung der Wohngebiete im Bereich Pattonville an der L 1144 wird nicht untersucht.
 - b) Das Gutachten legt im Hinblick auf den Lärmzuwachs eine Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A) an. Pegelerhöhungen unterhalb von 3 dB(A) seien in den „einschlägigen Verordnungen“ in der Regel als „nicht wesentlich“ anzusehen“. Diese Auffassung ist unzutreffend. Die Gutachter übersehen § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV. Eine wesentliche Lärmsteigerung liegt danach auch bei einer Erhöhung des Beurteilungspegels um weniger als 3 dB(A) vor, wenn durch den zusätzlichen Verkehrslärm Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht erhöht

werden. Diese Werte werden nach dem mit Schreiben vom 12.10.2006 vorgelegten Gutachten der BS-Ingenieure für die Aldinger Straße insbesondere an den im allgemeinen Wohngebiet südlich der Aldinger Straße gelegenen Immissionsorten 03 bis 06 und 08 bis 09 zum Teil erreicht bzw. weitgehend ausgeschöpft. Die Untersuchungen beruht auf einer Verkehrsprognose für 2010/15. Für den maßgeblichen Planfall 0+ gilt der Prognosehorizont 2020 mit weiteren Verkehrssteigerung, mit der Folge, dass die genannten Beurteilungspegel überschritten sein dürften. Es kommt insoweit zu erheblichen Beeinträchtigungen gegenüber dem Bestand auch bei einer Erhöhung der Lärmbelastung um weniger als 1 dB(A).

- c) Die schalltechnische Untersuchung geht von einer Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit bei der erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung der Grenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts aus. Das Gutachten verkennt die Bedeutung der kommunalen Planungshoheit. Bei Überschreitung der genannten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete besteht ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen. Es übersieht, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit bei Lärmbelastungen unterhalb dieser Grenzwerte vorliegen kann.

Das beantragte Vorhaben ist nach alldem aus Sicht der Stadt Kornwestheim nicht planfeststellungsfähig.

Mit freundlichen Grüßen