



Regierungspräsidium Stuttgart
Planfeststellungsbehörde
Postfach 80 07 09
70507 Stuttgart

Michael Eick

Mitglied des NABU-Landesvorstandes
Telefon 07 11/90 650 90
Mobil 0170/7604285
Michael.Eick@NABU-BW.de

27. Februar 2008

Stellungnahme zum Planänderungsverfahren Neckarquerung L 1197

Sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie zunächst Dank für die erneute Möglichkeit zur Stellungnahme. Nach eingehender Prüfung durch mehrere Untergliederungen müssen wir jedoch leider zu dem Schluss kommen, dass die Erwartungen in neue oder zumindest in grundlegenden Punkten abgeänderte Pläne sich leider nicht erfüllt haben.

Der NABU Baden-Württemberg lehnt daher die Planungen einer Neckarquerung, so wie sie von der Antrag stellenden Straßenplanungsbehörde beabsichtigt wird, in aller Deutlichkeit ab.

Zudem waren die auf der DVD enthaltenen Unterlagen sehr verwirrend und in einer teilweise unlogischen Reihenfolge angelegt. Manche Gutachten wurden sogar nicht korrekt im Inhaltsverzeichnis aufgeführt, auch konnten falsche Pläne entdeckt werden. Schon diese formalen Mängel der Planungsunterlagen machen ein faires und transparentes Verfahren unmöglich, was wir an dieser Stelle scharf kritisieren wollen.

Die schwerwiegenderen Mängel liegen jedoch im inhaltlichen Bereich. Da die im bisherigen Verlauf aufgezeigten Kritikpunkte bisher nur zu sehr kleinen Teilen abgearbeitet wurden, möchten wir noch mal auf unsere am 18.10.2006 abgegebene Stellungnahme verweisen, die in zahlreichen Punkten ihre Gültigkeit behält.

Ferner möchten wir uns den sehr ausführlichen und inhaltlich hervorragenden Stellungnahmen der ARGE Nordost sowie der Städte Fellbach und Kornwestheim in vollem Umfang anschließen. Die Schriftsätze sind uns in vollem Umfang bekannt und werden von uns ohne Einschränkung unterstützt.

Dennoch möchten wir die Gelegenheit nutzen und einige inhaltliche Punkte detailliert aufführen, die aus unserer Sicht eine besondere Berücksichtigung erfordern:

C-Variante nicht gerechtfertigt und nicht geeignet

Die Straßenplanungsbehörde hält starr und steif an der C-Variante fest, obwohl sie aus mehreren Gründen als die schlechteste der Varianten abschneidet. Zur Erreichung der geforderten Ziele zur Verkehrsentslastung der Stadt Remseck ist die geplante C1-Brücke nicht geeignet. Die Auswirkungen der favorisierten Trasse wären nach wie vor mit gravierend negativen Folgen auf Mensch und Natur verbunden. Insbesondere ist es völlig unverständlich, warum zwei Landesstraßen ausgerechnet an der Stelle verbunden werden sollen, an der sie maximal voneinander entfernt sind. Dadurch würde die Zerschneidungswirkung ebenfalls maximal werden. Die wesentlich besseren vorgeschlagenen Alternativen, deren Umweltauswirkungen wesentlich geringer sind, wurden in der Überarbeitung nur in soweit planerisch ausgeführt als es ausreichend ist, um diese nach vorgreifender und nicht zulässiger Argumentation zu früh in der Abwägung auszuschneiden. Eine nähere Überprüfung sowie eine detaillierte und korrekte Begutachtung etwa im Hinblick auf Verkehrszahlen oder tatsächliche Umweltauswirkungen ist unterblieben, wonach eine Gleichrangigkeit der Varianten nicht gegeben ist. Wir fordern eine ernsthafte und korrekte Prüfung anderer Trassenführungen gemäß den Vorschlägen der Kommunen Fellbach und Kornwestheim bzw. der ARGE Nord-Ost. Entsprechende Änderungs- und Optimierungsmöglichkeiten sind der Straßenplanungsbehörde bekannt, wurden aber ignoriert.

Eine zweispurige Verbindung zwischen den Bundesstraßen B14/B 29 im Südosten und den Bundesstraßen B 10/ B 27 sowie der Autobahn A 81 im Nordwesten realisieren zu wollen und dies als eine alleinige und sinnvolle Verbindungsstrasse zu bezeichnen, widerspricht im Übrigen den Ausführungen der IGW 2003, die in ihrem Gutachten für die Stadt Waiblingen zu dem Schluss kommen, dass ein zweispuriger Nordoststring mit rund 35.000 Kfz überlastet wäre und es damit zu gravierenden Rückverlagerungen des Verkehrs in die von Verkehr zu entlasteten Innenstadtquartiere kommen würde. Sogar ein vierspuriger Nordoststring käme laut Einschätzung der Gutachter schnell an seine Kapazitätsgrenze und wäre demnach nicht geeignet, für eine verkehrliche Entlastung der betroffenen Kommunen zu sorgen.

Unerlaubte Abschnittsbildung einer Bundesstraße

Die Annahme, dass die C1-Brücke als ein „erster Schritt“ hin zu einem geschlossenen Nord-Ost-Ring dienen soll, wird von der Straßenbauverwaltung selbst befördert. Hier begeht sie jedoch eine klare Überschreitung ihrer Planungskompetenz, da es sich hierbei um eine Verbindung zwischen Bundesstraßen handeln würde, für die einzig der Bund Verantwortung trägt. Eine solche Verbindung, die momentan im Bundesverkehrsplan unter „weiterer Bedarf mit hohem ökologischen Risiko“ eingestuft ist, würde wesentlich umfassendere Maßnahmen zur Minimierung des Eingriffs erfordern. Die Gefahr, dass hier Vorgaben unterlaufen werden sollen, beziehungsweise versucht wird, Fakten zu schaffen und im Sinne einer abschnittsweisen Planung und Umsetzung eine Bundesfernstraße mit gänzlich anderen Zielsetzungen, Verkehrsauslastung und Umweltbelastungen realisiert werden soll, ist unverkennbar. Eine solche Vorgehensweise werden wir notfalls in aller Entschiedenheit mit juristischen Mitteln abwehren.

Gravierende Fehler in den Planunterlagen

Neben zahlreichen Unzulänglichkeiten und teilweise nicht korrekt angegebenen Bestandteilen der Unterlagen möchten wir einen Punkt herausheben, der aus unserer Sicht offenbart, dass hier möglicherweise auch an anderen Stellen Daten falsch wiedergegeben wurden. Die Karten 3.3 (Unterlage 12.5a), die Karte 5.3a (Unterlage 12.0a) sowie die neue Karte (falsch einsortiert unter den alten Unterlagen!) 8.2n (Unterlage 12.0a) weisen klare Mängel auf. In der Darstellung fehlen nachweislich Brutplätze des Steinkauzes. Diese müssten auch den Planern bekannt zum Zeitpunkt gewesen sein, die Steinkauzröhren sind in der Karte (Unterlage 12.0a, Karte 8.2n) zumindest eingezeichnet. Auch wurden in der Stellungnahme des NABU vom 18.10.2006 in einer kartografischen Darstellung zwei dieser Plätze eingezeichnet und die Brutpaare nutzen die leicht aufzufindenden Nisthilfen. Eine weiterer eindeutiger Brutnachweis (4 Junge beringt!) kam im Jahr 2007 dazu. Um die Situation vor Ort noch einmal absolut zweifelsfrei darzustellen, seien hier folgende Abbildungen eingefügt:

Abb. 1: Steinkauz-Brutgebiet Hartwald 2007, alle bekannten Brutplätze mit beringten Jungen und Kontrolldatum

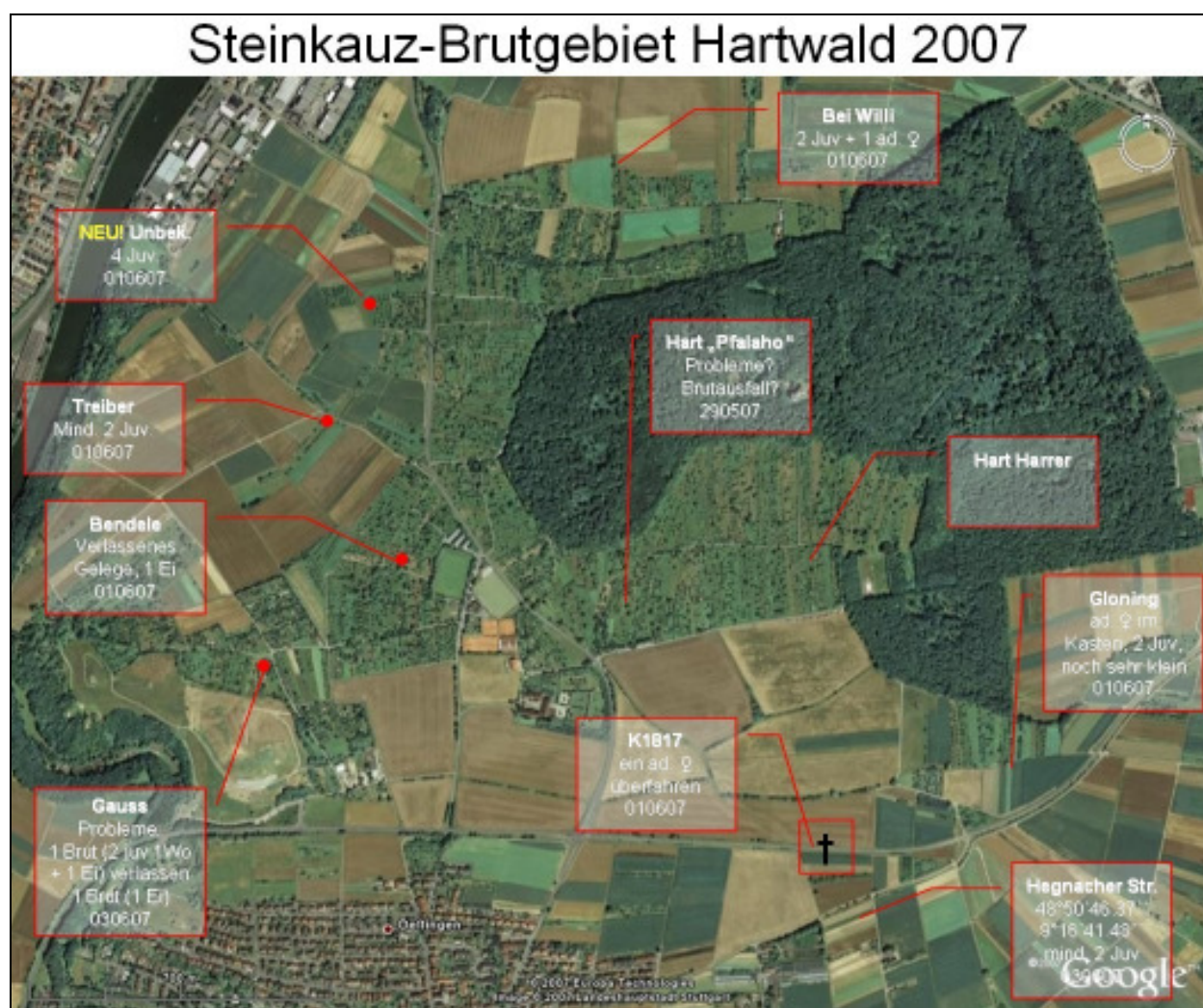


Abb. 2 und 3: Steinkauz-Niströhre und ansässiges Brutpaar im Trassenbereich, Grundstück ARGE 2008



Auf die spezielle Situation der Steinkauz-Population im Planungsraum wurde mehrfach explizit unter anderem im Verlauf der Erörterungsverhandlung hingewiesen. Offenbar werden die von uns eingebrachten Daten missachtet oder man versucht einige betroffene Brutpaare unterschlagen, um eine ausgeglichene Bilanz zu erreichen, da Minimierungsmaßnahmen für diese Art schwer zu realisieren sind (bis ein Streuobstbaum ausreichend große Bruthöhlen gebildet hat, vergehen ca. 50 Jahre). Einer der Brutplätze liegt praktisch genau auf der Trasse. Ein solcher Fehler in den Unterlagen ist gravierend!

Aufgrund der Aussagen der Gutachter im Laufe der Erörterungsverhandlung und bei Gesprächen danach zu der Artenausstattung dürfen weitere, in den Planunterlagen abgebildeten, Karten bezweifelt werden. So ist beispielsweise die Karte 8.2n (Unterlage 12.0a) eine überwiegend nicht aktualisierte, sondern nur ergänzte Darstellung der Karte 3.3 von 2003 mit Daten aus dem Jahre 2001. Es wird jedoch der Eindruck vermittelt, dass hier aktuelle Erhebungsergebnisse abgebildet sind, was jedoch nur teilweise der Fall ist (obwohl nach Aussagen der Gutachter solche Ergebnisse vorlagen, insbesondere im Hinblick auf relevante Arten für das Vogelschutzgebiet). Hier liegt unseres Erachtens ein schwerwiegender formaler Fehler vor. Es könnte aber auch sein, dass es sich nicht nur um eine unabsichtlich fehlerhafte Darstellung, sondern um eine bewusst falsche handelt. Dies vermögen wir von unserer Warte aus jedoch nicht zu überprüfen.

Massive Beeinträchtigungen europaweit geschützter Arten

Im Planungskorridor, insbesondere im Bereich der C1-Brücke leben zahlreiche durch das Europäische Naturschutzrecht geschützte Arten. Allen voran sind hier die Vorkommen von bisher 7 im Gebiet nachgewiesenen Fledermausarten zu nennen. Fledermäuse halten sich bevorzugt im Bereich des Waldes, in den eingegriffen werden soll auf. Das Gebiet das zur Nahrungssuche genutzt wird befindet sich überwiegend entlang des Neckars, dort bevorzugt an den Waldrändern. Diese Tiere jagen überwiegend genau in der Höhe, in der die geplante Brücke ihren Jagdbereich zerschneiden würde. Dazu kommt, dass durch zwei weitere bereits bestehende Bauwerke, nämlich das Rohr der Bodensee-Wasserversorgung und die Freileitung der EnBW der Barriereeffekt durch eine Straßenbrücke in der geplanten Höhe drastisch steigen würde.

Die mit dem Bau und Inbetriebnahme der Straße „betriebsbedingten Verluste“ würden die Fledermausarten auf massive Weise schädigen. Hierin sehen wir einen klaren Verstoß gegen das europäische Artenschutzrecht, das vorschreibt, dass Eingriffe dann zu unterbleiben haben, wenn sie an anderer Stelle ohne die Beeinträchtigungen für die betroffenen Arten ausgeführt werden können. Eine solche Möglichkeit wäre beispielsweise bei Ausführung einer wesentlich niedrigeren Brücke weiter nördlich, außerhalb bewaldeter Bereiche gegeben. Die vorgeschlagenen Minimierungsmaßnahmen sind in ihrer Wirksamkeit nicht überprüft und werden daher nicht nur von uns, sondern auch von namhaften Fledermausexperten abgelehnt.

Eine ähnliche Barrierewirkung wie für die Fledermäuse ist auch nach wie vor für Vogelarten gegeben, die entweder den Neckar als Zugleitlinie entlang fliegen oder die im unmittelbaren Bereich ihre Lebensstätten haben und beispielsweise im Bereich des Neckars auf Nahrungssuche gehen. Eine besonders betroffene Vogelart ist der Nachtreiher, der unweit seinen einzigen in Baden-Württemberg bekannten Brutplatz hat und der regelmäßig im Bereich der C1-Brücke zur Nahrungssuche fliegt.

Auch die Auswirkungen auf weitere FFH-Arten, zum Beispiel die Zauneidechse sind nicht korrekt in die Bewertung eingeflossen. So würde die Trasse unmittelbar in Lebensraumbereiche der Art eingreifen und wichtige Austauschkorridore unterbinden.

Die Frage der korrekten Abgrenzung des Vogelschutzgebietes wird möglicherweise von der EU-Kommission beantwortet werden, weshalb wir hier nur in soweit darauf eingehen möchten, dass wir die vorgenommene Abgrenzung und damit auch die daraus gewonnenen Ableitungen hinsichtlich möglicher Trassengestaltungen als fehlerhaft bezeichnen.

Unzureichende Ausgestaltung der Ausgleichsmaßnahmen

Wir kritisieren ferner Qualität und Quantität der insgesamt noch ungenügenden Ausgleichsmaßnahmen. Zahlreiche unserer Vorschläge wurden nur halbherzig oder überhaupt nicht berücksichtigt. Immerhin sehen wir in diesem Punkt ein gewisses Entgegenkommen der Planungsbehörde und begrüßen dies. Dennoch gehen die Maßnahmen nicht weit genug, um einen Eingriff dieses Ausmaßes adäquat abzumildern. Im Folgenden wollen wir beispielhaft einige Punkte benennen, die Liste ließe sich fortsetzen.

Einige der geplanten Maßnahmen halten sind schlicht unzulässig. So ist es beispielsweise nicht statthaft, mit der „Scheinmaßnahme“ Altholzfläche (Nr. 26), die nichts anderes bedeutet als künftig an dieser Stelle keine Eingriffe mehr im Wald vorzunehmen, einen massiven Eingriff in den Wald an anderer Stelle auszugleichen. Man kann nicht durch die Zusage keinen Eingriff an einer Stelle zu tätigen, den Eingriff an einer anderen Stelle ausgleichen. Es handelt sich hier um einen unzulässigen und unlogischen Vorschlag.

Auch die Maßnahme 24 stellt sich als undurchführbar heraus, denn genau in diesem Bereich befindet sich eines der letzten in einer natürlichen Baumhöhle brütenden Steinkauzpaare. Eine Ausdehnung des Waldes wäre alles andere als förderlich für den Erhalt der Art an dieser Stelle. Wir fordern dringend von dieser Maßnahme abzusehen. Im Übrigen halten wir es für wenig zielführend, wenn in einem Bereich, der ohnehin bereits als Naturschutzgebiet und Natura 2000-Fläche ausgewiesen ist, Ausgleichsmaßnahmen ausgeführt werden sollen.

Eine Grünbrücke (Maßnahme 28) bringt keine Verbesserung für die Situation des Rebhuhns, da von diesen Vögeln Strukturen wie eine Brücke diese nicht oder nur bedingt angenommen werden. Die vorgeschlagen Brückenbreite ist angesichts der Breite des Gesamteingriffs verschwindend gering und so schmal, dass nicht davon auszugehen ist, dass sie von den Rebhühnern genutzt wird. Dagegen wirken sich geplanten Böschungsbepflanzungen, besonders wenn sie an der Kante der Böschung gesetzt werden, sogar noch zusätzlich negativ aus, da sie die Barrierewirkung der Straße und der begleitenden Wallaufschüttungen erhöhen. Echte Verbesserungen der Lebensraumqualität sind nur auf der Nordseite der Straße vorgesehen, wären aber im südlichen Bereich genauso wichtig, wenn man es schon ernst meint mit dem Schutz des Rebhuhns.

Fazit

Wie oben sowie in den Stellungnahmen der ARGE und der Kommunen Fellbach und Kornwestheim ausgeführt, handelt es sich um eine summa summarum verfehlte Planung, bei der die zu erwartenden Schäden für Mensch und Natur in keinem zu rechtfertigenden Verhältnis zu den zu erzielenden Effekten der Straße stehen. Dazu kommt, dass der Nutzeffekt der Trasse falsch ermittelt und verfälscht dargestellt wird, was zu einer völlig verzerrten Variantenabwägung führt.

Wir fordern daher, die Pläne für die C1-Trasse wegen ihrer gravierenden Umweltauswirkungen nicht weiter zu verfolgen und die Planungen einzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Michael J. Eick". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Michael J. Eick, NABU Baden-Württemberg