

Regierungspräsidium Stuttgart  
Ruppmannstraße 21

70565 Stuttgart

30.06.2008  
1640/06SC05/yh/vi  
Durchwahl: -421  
schuetz@kasperknacke.de

**Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau  
der L 1197 Neckarquerung**

**Hier: Einwendungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens (2. Auslegung, § 37 Abs. 1 Satz 1 StrG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 1 LVwVfG)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an, dass ich weiterhin die

**ARGE Nord-Ost e.V., vertreten durch die Vorstände Joseph Michl,  
Horst Allgaier und Reinhold Uetz**

vertrete. Die Vollmacht wurde bereits in einem früheren Stadium des Anhörungsverfahrens vorgelegt.

Namens und im Auftrag meiner Mandantin erhebe ich gegen die Planung für den Aus- und Neubau der L 1197 (Neckarquerung) die nachfolgenden

**Einwendungen.**

## **A.**

### **Betroffenheit des Einwenders**

Die ARGE Nord-Ost e.V. ist im unmittelbaren Trassenbereich Eigentümerin der Flurstücks 4044/1 auf der Gemarkung Fellbach (Gewann Büchenau). Das Grundstück wird von der Trasse der L 1197 neu nunmehr mittig durchschnitten. Die Mehrzahl der alten und ökologisch sehr hochwertigen Straßenbäume müssten der Straße weichen, wenn diese realisiert würde. Die ARGE Nord-Ost e.V. ist daher in hohem Maße und ganz direkt als Grundstückeigentümerin von der geplanten Straße betroffen. Durch die geänderte Trassenführung im Gewann Büchenau wäre das genannte Grundstück sogar erheblich stärker betroffen, als dies nach der im Herbst 2006 vorgelegten Planung der Fall war.

Die ARGE Nord-Ost e.V. ist weiterhin Eigentümerin des Flurstücks 1201 auf der Gemarkung Aldingen. Durch das „Umklappen“ der westlichen Auffahrrampe auf die Nordseite der Trasse wird dieses Grundstück zwar nicht mehr unmittelbar in Anspruch genommen. Die Nutzungsmöglichkeiten auch dieses Grundstücks würden durch die Nähe der geplanten Straßentrasse jedoch stark eingeschränkt.

Bei beiden Grundstücken handelt es sich um ökologisch wertvolle Biotope (Streuwiesen). Die ARGE Nord-Ost e.V. pflegt und bewirtschaftet diese Grundstücke, um hierdurch zum Erhalt und zur Aufwertung der ökologischen Wertigkeit der Flächen und der Landschaft beizutragen. Beide Grundstücke stellen wichtige Bestandteile in den Biotopverbänden links und rechts des Neckars dar. Sie werden von der ARGE Nord-Ost e.V. nach den Kriterien für biologische Landwirtschaft bewirtschaftet. Auf dem unmittelbar betroffenen Grundstück 4044/1 der Gemarkung Fellbach stehen alte, große Obstbäume. Hier brütet der Steinkauz. Direkt auf dem Teil des Grundstücks, über den die Trasse führen soll, befindet sich eine bewohnte Steinkauzröhre.

## **B.**

### **Einwendungen im Einzelnen**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Einwender hat bereits im Rahmen der ersten Auslegung Einwendungen vorgebracht - und zwar einmal in Form eines Anwaltsschreiben des Kollegen Dr. Kothe und sodann in Form einer eigenen Stellungnahme der ARGE Nordost e.V..

Die nachfolgenden Einwendungen beziehen sich auf die Änderungen der Planung und ihre Begründung. Soweit die Planung und ihre Begründung nicht verändert wurden, gelten die früheren Einwendungen der Mandantschaft unverändert fort und sind weiter zu berücksichtigen.

Ich weise weiter darauf hin, dass die ARGE Nordost e.V. parallel zu diesem anwaltlichen Schriftsatz selbst ein Einwendungsschreiben zur zweiten Auslegung verfasst und diesem sachliche Stellungnahmen zu verschiedenen durch die Planung berührten Themen beigelegt hat.

Der hier vorgelegte anwaltliche Schriftsatz und diese Stellungnahme der ARGE Nordost e.V. ergänzen einander. Sie sind beide (nebst Anlagen) zu berücksichtigen.

#### **II. Planrechtfertigung**

Die Einwände gegen die Planrechtfertigung des Vorhabens sind bereits im Rahmen der ersten Auslegung im Einzelnen dargelegt worden.

1. Es bleibt dabei, dass jedenfalls die „Integrierbarkeit“ der neuen Trasse in einen künftigen Nordosttring weder zur Rechtfertigung des Vorhabens beiträgt, noch ein taugliches Kriterium für die Variantenentscheidung abgibt (zum Letzteren vgl. unter IV.).

Ein übergreifendes Vorhaben wie der Nordoststring, das keinerlei Aussicht auf Realisierung hat, vermag auch die Neckarbrücke im Zuge der L 1197 neu nicht zu rechtfertigen, weil die Realisierbarkeit einer Planung zwingende Voraussetzung der Planrechtfertigung ist.

2. Ein Weiteres kommt hinzu:

Mit der jetzt vorgelegten „abgespeckten“ Trassen- und Brückenplanung usurpiert das Land Baden-Württemberg Bundeskompetenzen.

Es handelt sich um eine Planung im Vorgriff auf eine künftige Bundesstraße. Handelte es sich darum nicht, so wäre der Aspekt der „Integrierbarkeit“ von vornherein sinnlos.

Damit geht es der Planung aber um ein Ziel, dessen Verfolgung dem Bund vorbehalten ist. Es geht nämlich um die Verknüpfung der B 27 mit der B 14 und damit um den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes im Nordosten von Stuttgart.

Aus Art. 90 GG i.V.m. Art. 85 GG folgt, dass Bundesfernstraßen im Wege der sogenannten Bundesauftragsverwaltung geplant werden. Danach führt das Land das Bundesfernstraßengesetz nur im Auftrag des Bundes aus. Das Land ist damit auf eine sogenannte Wahrnehmungskompetenz beschränkt: Es führt die Aufgaben nach dem Bundesfernstraßengesetz im eigenen Namen und mit eigenen Behörden aus.

Eine hiervon zu unterscheidende Sachkompetenz des Landes steht von vornherein unter dem Vorbehalt ihrer Inanspruchnahme durch den Bund (BVerfG, Urteil vom 22.05.1990 - 2 BvG 1/88 -, BVerfGE 81, 310, 332; Dittmann, in: Sachs, Grundgesetz, 4. Auflage 2007, Art. 85 Rdn. 5).

Hinsichtlich des Nordoststrings hat der Bund seine Sachkompetenz wahrgenommen. Er hat den Nordoststring in den Bundesverkehrswegeplan (in der Fassung des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

vom 04.10.2004, BGBl. I., Seite 2574) aufgenommen. Im Juni 2004 wurde ein hierauf bezogenes Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG durchgeführt.

Zugleich hat der Bund aber auch insoweit von seiner Sachkompetenz Gebrauch gemacht, als er dem Nordoststring ein „hohes ökologisches Risiko“ zugeschrieben hat.

Hat aber der Bund seine Sachkompetenz hinsichtlich der Planung eines Nordoststrings in dieser Weise wahrgenommen, so ist das Land von Verfassung wegen „gesperrt“ und kann in der Sache keine eigenen Planungsüberlegungen verwirklichen.

Das Land kann daher keine Landesstraße planen, welche (teilweise) die Funktion eines Teilstücks des künftigen Nordoststrings wahrnehmen soll.

Das Land könnte vielmehr - im Rahmen seiner Wahrnehmungskompetenz - nur dann eine entsprechende Bundesfernstraße planen, wenn dies im Bundesverkehrswegeplan aufgrund des hohen ökologischen Risikos nicht zurückgestellt worden wäre. Für die Planung einer Landesstraße in der „Umhüllung“ der künftigen Bundesfernstraße ist hingegen kein Raum.

Die vorgelegte Planung ist deswegen kompetenzwidrig. Sie verstößt gegen Art. 85, 90 GG.

Ihr fehlt außerdem auch insoweit die Planrechtfertigung, weil diese sich bei einer Landesstraße nur aus den Zielen des Landesstraßengesetzes, nicht aber aus bundesfernstrassenrechtlichen Gesichtspunkten ergeben kann.

### **III. Verstöße gegen zwingendes Recht**

Die Planfeststellung ersetzt alle anderen für das Vorhaben erforderlichen Genehmigungen etc. (§ 37 Abs. 1 StrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG). Dabei

handelt es sich aber nur um eine formelle Konzentrationswirkung. Dies bedeutet, dass zwingende Vorschriften des materiellen Rechts auch im Rahmen der Planfeststellung strikt zu beachten sind und nicht durch Abwägung überwunden werden können (Schütz, in: Ziekow (Hrsg.), Praxis des Fachplanungsrechts 2004, Rdnr. 848).

## 1. Artenschutz

Zu den zwingenden Vorschriften des materiellen Rechts gehören auch die Vorschriften zum Artenschutz (§ 42 ff. BNatSchG).

- a) Der Erläuterungsbericht zum LBP (Unterlage 12.0a) enthält unter Ziff. 11.2 eine ergänzende Untersuchung zum Vorkommen streng geschützter Tierarten im Bereich der geplanten Neckarquerung L 1197 Stuttgart und dokumentiert unter Ziff. 11.3 ein Fachgespräch aus dem Jahr 2007.

Daraus ergibt sich, dass im Untersuchungsgebiet insgesamt 7 Fledermausarten nachgewiesen wurden, darunter zum Beispiel auch der Große Abendsegler.

Richtig wird festgehalten, dass sämtliche Fledermausarten in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt und daher streng geschützt sind.

Der Große Abendsegler und die Rauhhautfledermaus sind „gefährdete wandernde Tierarten“, von denen in Baden-Württemberg nur vereinzelte Reproduktionshinweise vorliegen.

Die wichtigsten Zugrouten sind in Baden-Württemberg die großen Flussauen an Rhein und Neckar. Eine der traditionellen Sammelstellen des Großen Abendseglers liegt am Max-Eyth-See, an dem durchschnittlich 300 Exemplare pro Abend beim Frühjahrszug beobachtet werden. Der Max-Eyth-See liegt bekanntlich etwa nur 3 km von der geplanten Neckarbrücke entfernt.

Der Neckar hat also für die ziehenden Fledermausarten eine besondere Bedeutung.

Der Neckar mit dem angrenzenden Hang- und Hartwald stellt darüber hinaus den bedeutsamsten regionalen Lebensraum für Fledermäuse dar.

- b) Nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG n.F. ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören.

Eine Neckarbrücke, die den Fluss in 20 m Höhe überspannt, stellt eine Barriere für die ziehenden Fledermausarten, insbesondere für den Großen Abendsegler dar. Es besteht die erhebliche Gefahr von Tierkollisionen und damit dem erheblichen Verlust von Individuen durch den Straßenverkehr.

Dass derartige Tierkollisionen aus dem Anwendungsbereich des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgenommen sein könnten, ist nicht ersichtlich und wäre mit Art. 12 Abs. 1 lit. a) der FFH-Richtlinie auch schwerlich vereinbar.

Es liegt deswegen nahe, dass der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG n.F. verletzt ist.

§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG n.F. verbietet es, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten - das heißt die hier festgestellten Fledermäuse - während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zerstört.

Es liegt nahe, dass insbesondere der Große Abendsegler in seinem Wanderzug durch die Barriereeffekte gestört wird, die von einer den Fluss in 20 m Höhe überquerenden Brücke ausgehen.

Es dürfte sich hierbei nämlich gerade um die Zughöhe der ziehenden Fledermausarten handeln.

§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG n.F. bestimmt allerdings, dass eine erhebliche Störung nur vorliegt, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Es wäre Sache des Vorhabenträgers hierzu Erhebungen anzustellen. Naturfachliche bzw. tierökologische Ungewissheiten gehen zu seinen Lasten.

§ 42 Abs. 5 BNatSchG n.F. hilft dem Vorhabenträger nicht weiter. Für das Störungsverbot in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist die Regelung irrelevant.

Was das Tötungsverbot in § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG n.F. angeht, bestimmt § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n.F., dass dann, wenn nach der FFH-Richtlinie geschützte Tierarten betroffen sind, ein Verstoß gegen das Tötungsgebot dann nicht vorliegt, wenn es sich um unvermeidbare Beeinträchtigungen handelt und die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Es wäre Sache des Vorhabenträgers, hierüber Untersuchungen anzustellen. Naturfachliche bzw. ökologische Ungewissheiten gehen zu seinen Lasten. Meine Mandantschaft geht davon aus, dass die lokale Population des Großen Abendseglers durch die Barrierewirkung der Brücke, die den Fluss in der Flughöhe des Großen Abendseglers überspannt, erheblich beeinträchtigt wird.

Soweit es dabei zu Individuenverlusten kommt, sind diese nicht unvermeidbar, da die Höhenlage der Brücke keinesfalls zwingend ist.

Auf die naturfachliche Stellungnahme der ARGE Nordost e.V. wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich verwiesen.

Danach ist festzuhalten, dass insbesondere die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahme unzureichend sein dürfte.

So wird für den Konfliktschwerpunkt „Übergang aus dem bewaldeten Hang in den Talraum mit Brückenkopf“ in Kombination mit einer beidseits 2 m hohen Schutzwand die Ablenkung über eine sogenannte „Lichtbarriere“ empfohlen.

Diese Maßnahme ist allerdings offenbar bislang im europäischen Ausland in geringem Umfang für andere Arten angewandt worden.

Die Wirksamkeit für Fledermäuse ist unter Berücksichtigung der artenspezifischen Empfindlichkeiten reine Spekulation (Erläuterungsbericht zum LPP, Kapitel 11.3, Seite 211).

## 2. Gebietsschutz

Was den Gebietsschutz angeht, so erscheint problematisch, dass das in der Phase der Nachmeldung befindliche Vogelschutzgebiet VSN-40 „Unteres Remstal-Ergänzung“ in einem Umfang von immerhin 2137 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen wird.

Der Fachgutachter des Vorhabenträgers teilt mit, dass die Relevanz von Flächenverlusten anhand von Orientierungswerten aus einem Konventionsvorschlag für gegebenenfalls noch tolerierbare Flächenverluste abgeleitet werden könne. Die Basis-Orientierungswerte für den Halsbandschnäpper lägen danach bei 400 m<sup>2</sup>, für den Wendehals bei 1600 m<sup>2</sup>.

Dies bedeutet, dass der hier in Rede stehende Flächenverlust von 2137 m<sup>2</sup> die Basis-Orientierungswerte überschreitet (Unterlage 12.6a, FFH-Vorprüfung, Kap. 7.1, Seite 13).

Damit besteht die Besorgnis einer erheblichen Beeinträchtigung.

Insoweit dürfte nichts anderes gelten wie für den Gebietsschutz nach der FFH-Richtlinie (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 - 9 A 20.05 -, NVwZ 2007, 1054 - Westumfahrung Halle).

Danach unterliegt der Gebietsschutz dem gemeinschaftsrechtlichen Vorsorgeprinzip des Art. 174 Abs. 2 Satz EG-Vertrag. Dieses Vorsorgeprinzip verlangt zwar nicht, die Verträglichkeitsprüfung auf ein „Null-Risiko“ auszurichten. Wenn aber bei einem Vorhaben aufgrund der Vorprüfung die ernsthafte Besorgnis nachteiliger Auswirkungen entstanden ist, kann dieser Verdacht nur durch eine schlüssige naturschutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden, wenn der Gegenbeweis geführt. Dieser Gegenbeweis setzt die Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse voraus und macht die Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen erforderlich.

Ungewissheiten gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.

Hier ist eine konkrete Besorgnis dadurch begründet, dass die vom Fachgutachter selbst genannten Basis-Orientierungswert für Flächenverluste beim Halsbandschnäpper und beim Wendehals überschritten werden. Der Gegenbeweis dürfte nicht gelungen sein.

Kann aber die Besorgnis nicht ausgeräumt werden, so gilt für zwar (nach-)gemeldete, aber noch nicht förmlich festgesetzte Vogelschutzgebiete ein strenges Schutzregime (Art. 4 Abs. 4 5.1 Vogelschutz-RL). Die Voraussetzungen für die Zulassung von Beeinträchtigungen liegen ersichtlich nicht vor.

### 3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Was die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§ 20 ff. LNatSchG) angeht, wird auf die Stellungnahme der ARGE Nordost e.V. und die ihr beigefügten fachlichen Stellungnahmen verwiesen.

## **IV. Abwägungsfehler**

Gemäß § 37 Abs. 5 Satz 1 FStrG sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich des Ergebnisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Darin kommt das fachplanungsrechtliche Abwägungsgebot zum Ausdruck. Diesem Gebot gerechter Abwägung entspricht die vorgelegte Planung nicht.

Im Folgenden wird dies anhand der fehlerhaften Alternativenprüfung verdeutlicht.

Dass auch das Abwägungsergebnis im Hinblick auf die nachteilig betroffenen Belange von Natur und Landschaft, Erholung und Landwirtschaft nicht vertretbar ist, wurde bereits im Rahmen der ersten Auslegung vorgetragen. Darauf wird verwiesen.

Zur Alternativenprüfung ist im Einzelnen Folgendes auszuführen:

1. Das Abwägungsgebot verpflichtet die Planungsbehörde, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen (BVerwG, Urteil vom 20.03.1985 - 4 C 15.83 -, BVerwGE 71, 166, 171). Die Planungsbehörde ist gehalten Alternativlösungen als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils tangierten öffentlichen und privaten Belange unter Einfluss der Umweltverträglichkeit einzubeziehen (BVerwG, Urteil

vom 25.01.1996 - 4 C 5.95 -, BVerwGE 100, 238, 249; Urteil vom 07.03.1997 - 4 C 10.96 -, BVerwGE 104, 144, 149).

So ist es zum Beispiel fehlerhaft, wenn die Behörde infolge einer Fehlge-  
wichtung die Vorzugswürdigkeit einer Alternative verkennt (BVerwG, Urteil  
vom 05.12.1986 - 4 C 13.85 -, DVBl. 1987, 573, 583; Urteil vom 07.03.1997  
- 4 C 10.96-, BVerwGE 104, 144, 151 f.).

Nach diesen Kriterien ist die Alternativenprüfung im Erläuterungsbericht  
rechtsfehlerhaft. Es drängt sich nämlich objektiv die Erkenntnis auf, dass die  
mit der Planung angestrebten Ziele sich unter geringerem Opfer an öffentli-  
chen und privaten Belangen verwirklichen lassen.

Je nach dem Gewicht der berührten öffentlichen und privaten Belange hat  
der Vorhabenträger dabei auch Abstriche bei der Zielerreichung hinzuneh-  
men. Anderenfalls wäre die Alternativenprüfung von vornherein sinnlos  
(BVerwG, Urteil vom 15.01.2004 - 4 A 11.02 -, in: NVwZ 2004, 732, 736).

2. Vor diesem rechtlichen Hintergrund ist Folgendes festzuhalten:

- Die Variante einer zweiten Neckarbrücke im zentralen Bereich von Remseck (Billinger-Variante) ist zu früh und zu Unrecht aus der Betrachtung ausgeschieden worden, weil die für die Für und Wider gegen diese Variante sprechenden Gesichtspunkte fehlge-  
wichtet worden sind.
- Die Vorzugsentscheidung zu Gunsten der Variante C 1 ist auch ge-  
genüber der Variante E 4.3 nicht nachvollziehbar, da die Vorteile der  
Letzteren ersichtlich überwiegen.

3. Zur Begründung weise ich zunächst darauf hin, dass im Erläuterungsbericht  
der Vorhabenträger selbst letztlich von einer Gleichwertigkeit der Varianten  
C 1 und E 4.3 ausgeht (Unterlagen 1a: Erläuterungsbericht, Seite 30).

Die Auswahlentscheidung für die Antragsvariante C 1 fällt dann mit folgender Begründung:

*Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg hat sich auf der Grundlage des ihr zustehenden planerischen Ermessens für die Planvariante C 1 entschieden und dabei unter anderem auch berücksichtigt, dass sich die Variante C 1 unter umwelt- und wirtschaftlichen Gesichtspunkten besser in einen künftigen Nordosttring integrieren ließe, als dies bei den Varianten E 4.3 der Fall wäre und zudem die Variante C 1 um 240 m weiter als die von E 4.3 von Aldingen entfernt ist und somit für die Stadt Remseck die Wohn- und Wohnumfeldfunktion geringer beeinträchtigt.*

Diese Auswahlentscheidung ist selbst unter der Prämisse, dass die Varianten C 1 und E 4.3 tatsächlich gleichwertig sind - was tatsächlich nicht der Fall ist, weil die Variante E 4.3 überlegen ist - unhaltbar.

Der erste Auswahl Gesichtspunkt (Integrierbarkeit in einen künftigen Nordosttring) ist rechtlich unzulässig. Der zweite Auswahl Gesichtspunkt (geringere Beeinträchtigung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion in Remseck-Aldingen) ist sachlich falsch.

Der „künftige Nordosttring“ ist faktisch tot. Das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben stellt einen untauglichen Reanimationsversuch an einer Leiche dar. Zwar ist der Nordosttring noch im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Er hat aber dort das Prädikat „hohes ökologisches Risiko“ erhalten, was selbst nach Auffassung des Vorhabenträgers dazu führt, dass eine Realisierung dieser Maßnahme „in absehbarer Zeit nicht zu erwarten“ ist (Unterlage 1a: Erläuterungsbericht, Seite 6).

Es ist aber rechtlich ausgeschlossen, die Abwägungsentscheidung zwischen zwei - im Übrigen vom Vorhabenträger selbst als gleichwertig beurteilten - Varianten auf die Integrierbarkeit in ein größeres Projekt zu stützen, dessen Realisierung in absehbarer Zeit ausgeschlossen ist.

Der Vorhabenträger ist in eine Falle geraten. Er kann nicht umhin, anzuerkennen, dass es einen Nordoststring auf absehbare Zeit nicht geben wird, weil dieser mit einem hohen ökologischen Risiko verbunden wäre. Er kann auch nicht umhin, anzuerkennen, dass die Variante E 4.3 der Antragsvariante C 1 mindestens gleichwertig ist (in Wahrheit ist sie überlegen). Gleichwohl will er an der Nordoststring-Trasse unbedingt festhalten. Er rettet sich hierzu in sein planerisches Ermessen und in den Gesichtspunkt der „Integrierbarkeit“.

Sein planerisches Ermessen freilich ist nicht ungebunden. Es erlaubt ihm nicht, eine Situation für ein Projekt offen zu halten, das in absehbarer Zeit nicht verwirklicht werden wird.

Es erlaubt ihm auch nicht, die Planungssperre zu unterlaufen, die dadurch entstanden ist, dass der Bund im Hinblick auf den Nordoststring Stuttgart von seiner Sachkompetenz im Sinne der Art. 90, 85 GG Gebrauch gemacht hat.

Es gehört nämlich auch zur Wahrnehmung der Sachkompetenz durch den Bund, dass dieser auf weitere Planungsschritte für einen Nordoststring wegen des mit diesem verbundenen hohen ökologischen Risikos auf absehbare Zeit verzichtet.

Wie oben unter II. zur Planrechtfertigung bereits vorgetragen wurde, kann das Land dies nicht dadurch hintergehen, dass eine Landesstraße geplant wird, die in Länge und Breite als Teilstück des Nordoststrings anzusprechen ist und ohne Weiteres zu einer zweibahnigen Bundesfernstraße erweitert werden könnte, wenn die Leiche demaleinst wieder auferstünde.

Es ist dies die Anmaßung der Sachkompetenz des Bundes zur Fernstraßenplanung. Auf eine derartige Anmaßung kann die Abwägungsentscheidung nicht gestützt werden.

Auch der zweite Gesichtspunkt (größere Entfernung zu Aldingen/geringere Beeinträchtigung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion) trägt nicht. Dabei ist zunächst darauf zu verweisen, dass die Variante E 4.3-2 sogar einen teilweisen Verzicht auf die L 1144 am Rand der Wohnbebauung von Aldingen ermöglicht. Für die Variante C 1 ist dieses Teilstück der L 1144 hingegen unverzichtbar.

Es trägt aber allemal der Wohn- und Wohnumweltfunktion besser Rechnung, den Straßenverkehr der L 1144 gänzlich vom Ortsrand von Aldingen abzurücken. Der Erweiterungsbericht teilt an keiner Stelle mit, weshalb der bei E 4.3-2 vorgesehene Verzicht auf das Teilstück der L 1144 nicht möglich sein sollte.

In diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass in der Untersuchung zur Schadstoffbelastung (Unterlage 11.3a, Seite 36) ausgeführt wird, dass die Variante E 4.3-2 hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung Vorteile gegenüber der Variante C 1 (und der Variante E 4.3-1) aufweist. Für die Lärmbelastung gilt ersichtlich das Gleiche, obwohl die Unterlagen entgegen der Forderung im Erörterungstermin nach wie vor keine vergleichende Quantifizierung der Lärmbetroffenheiten enthalten.

Damit ergibt sich, dass die Abwägungsentscheidung des Vorhabenträgers keinen Bestand haben kann.

4. Im Folgenden wird zu zeigen sein, dass sowohl die Billinger-Variante als auch die Variante E 4.3 (insbesondere E 4.3-2) der Antragstrasse überlegen sind und nicht zurückgesetzt werden durften.

a) Billinger-Variante:

Zur Vorzugswürdigkeit der Billinger-Variante ist in der Stellungnahme der ARGE Nordost e.V. ausführlich Stellung genommen worden. Auf diese wird in diesem Zusammenhang zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen ausdrücklich verwiesen.

Daraus wird ersichtlich, dass der Vorhabenträger wesentliche Potentiale der Billinger-Variante unberücksichtigt gelassen hat und gleichzeitig etwaige Nachteile überschätzt wurden - möglicherweise auch deswegen, weil die Billinger-Variante in einer überdimensionierten Form untersucht wurde.

Entscheidend dürfte aber sein, dass dem Verfasser des Erläuterungsberichts ein Phantom die Feder geführt hat: Das Phantom der „Neuen Mitte“ in Remseck.

Der Erläuterungsbericht stützt sich damit auf ein angebliches städtebauliches Konzept der Stadt Remseck, das es freilich nicht gibt.

Ein Fachplanungsvorhaben braucht aber auf städtebauliche Entwicklungsvorstellungen einer Gemeinde nur insoweit Rücksicht zu nehmen, wie diese auch einen gewissen Konkretisierungsgrad erreicht haben. Auf bloß globale und vage Planungsabsichten der Gemeinde ist lediglich in der Weise Rücksicht zu nehmen, dass diese nicht „unnötigerweise verbaut“ werden (vgl. zuletzt BVerwG, Urteil vom 11.01.2001 - 4a 12.99 -, in: NVwZ 2001, 1160, 1162).

Sprechen aber gute Gründe für eine Planung, so können derartige unkonkrete Planungen der Gemeinde ohne Weiteres überwunden werden.

So liegt der Fall hier.

Es gibt keine „Neue Mitte“ in Remseck. Das fragliche Areal stellt sich im Wesentlichen als Kieshalde dar. Irgendwelche nachweisbaren planerischen Maßnahmen hat die Stadt Remseck nicht ergriffen. Der Stand der städteplanerischen Überlegungen der Stadt Remseck ergibt sich insoweit allein aus ihrem Flächennutzungsplan. Dieser steht der

Billinger-Variante aber gerade nicht entgegen. Die Trasse der Billinger-Variante liegt am Rand der im Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen.

Eine zweite Neckarbrücke unmittelbar in Remseck entspricht sowohl diesem Flächennutzungsplan als im Übrigen auch dem Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg.

Hinsichtlich der Billinger-Variante ergibt sich eine Abwägungsfehlge-  
wichtung mithin daraus, dass ihr ein ganz und gar überschätzter städtebaulicher Belang entgegengestellt wird.

Im Übrigen rechtfertigt auch der vom Vorhabenträger so gern bemühte Gesichtspunkt der Einbindung der Neckarquerung in den zukünftigen Nordoststring die Hintansetzung der Billinger-Variante nicht.

Oben wurde bereits dargelegt, dass es sich dabei um einen rechtlich unzulässigen Abwägungsbericht handelt.

Außerdem besteht für die Errichtung einer zusätzlichen Neckarbrücke in Remseck und die Verwirklichung eines Nordoststrings möglicherweise ein je eigener Bedarf. Eine zweite Neckarbrücke in Remseck entsprechend der Billinger-Variante würde die heutigen Verkehrsprobleme in Remseck effektiv lösen. Einer künftigen Bundesfernstraßenverbindung zwischen der B 27 und der B 14 stünde dies nicht entgegen.

Es bleibt deswegen dabei: Die Billinger-Variante führt zu einer effektiven Entlastung des Knotenpunkts Neckarquerung Remseck. Sie muss sich dies nicht um den Preis erheblicher Mehrbelastungen im übrigen Landesstraßennetz, insbesondere in den Ortsrandlagen von Aldingen und in Kornwestheim, erkaufen.

b) Variante E 4.3:

Zur Variante E 4.3 ist zunächst zu sagen, dass diese gegenüber dem Vorschlag der ARGE Nordost e.V. in der Erörterungsverhandlung planerisch verschlechtert wurde. So fehlen die geforderten Tunnels auf der Ost- und der Westseite. Die Brücke quert den Neckar in viel zu größer Höhe. Die Abfahrt zu L 1100 ist überdimensioniert. Die L 1100 wird in unsinniger Weise ausgebaut.

Die Nachteile der Variante E 4.3 werden außerdem systematisch über-, ihre Vorteile unterschätzt.

Wenn es im Erläuterungsbericht (Unterlage 1a, Seite 29) etwa heißt, dass der Entlastung, welche die Variante E 4.3 gegenüber der Antragstrasse am südlichen Ortsrand von Aldingen herbeiführt, höhere Werte auf der L 1144 im Nordwesten gegenüberstünden, so ist dies eine verzerrende Darstellung. Im südlichen Siedlungsbereich von Aldingen führt die Variante E 4.3 gegenüber der Variante C 1 zu einer Entlastung von immerhin 18600 Fahrzeugen. Die zusätzlichen Belastungen auf der L 1144 machen demgegenüber nur 5800 Fahrzeuge, also nicht einmal ein Drittel der Entlastung aus.

Schließlich soll ein entscheidender Vorteil der Variante E 4.3 - dass nämlich durch die Anbindung der Neckarquerung an die L 1144 im Westen Aldingens ein großer Anteil des Verkehrs in größerem Abstand um Aldingen herumgeführt wird - bei der Variante C 1 dadurch wettgemacht werden, dass die Lärmschutzeinrichtungen am Südrand von Aldingen erhöht werden.

Es wäre aber freilich ein planerischer Schildbürgerstreich, kostspielige und städtebaulich problematische Lärmschutzwände zu erhöhen, um eine hoch belastete Straße nicht vom Ortsrand abrücken zu müssen.

Bezogen auf die Gesamtmissionen ist die Variante E 4.3 zweifellos sehr vorteilhaft, was in den Planfeststellungsunterlagen freilich nicht zum Ausdruck kommt.

Dabei wird übersehen, dass bei der Antragstrasse C 1 der die Brücke von Osten her querende Schwerlastverkehr mit dem Fahrziel B 27 (Kornwestheim) zunächst ins Neckartal „absteigen“ muss, dann auf einer Versatzstrecke die L 1100 nutzt, um anschließend wieder die Höhe der Westtangente zu „erklimmen“. Dabei muss er zwei signalgesteuerte Knotenpunkte überwinden. Gerade bei Brems- und Beschleunigungsvorgängen - zumal auf Gefällstrecken - entstehen Lärm und Abgase.

Legt man die Variante E 4.3 zu Grunde, so müsste dieser Schwerlastverkehr den Höhenunterschied zum Neckarteil (L 1100) nicht zweimal überwinden und würde sich zwei Knotenpunkte „sparen“.

## **V. Fazit**

Die jetzt vorgelegte Planung bringt - wenn auch vielleicht unfreiwillig - noch sehr viel stärker als die Planung, welche Gegenstand der ersten Erörterungsverhandlung war, zum Ausdruck, worum es eigentlich geht.

Die Variantenentscheidung ist nämlich nur unter einer Planungsprämisse verständlich und nachvollziehbar: Es muss - koste es was es wolle - eine Trassierung gewählt werden, die sich nach Länge und Breite als Teilstück einer künftigen Bundesfernstraße (Nordostring) darstellt.

Diesem Planungsziel ordnen die Planfeststellungsunterlagen ersichtlich alle anderen Gesichtspunkte, welche eine derartige Planungsentscheidung von Rechts wegen leiten sollten, unter. In der zugespitzten Entscheidungssituation - nämlich der Entscheidung zwischen den nach Ansicht des Vorhabenträgers gleichwertigen

gen Varianten C 1 und E 4.3 - gibt daher folgerichtig die Integrierbarkeit in einen künftigen Nordoststring den Ausschlag.

Es ist vorstehend dargelegt worden, dass diese Planung kompetenzwidrig ist, weil sie die Art und Weise unterläuft, wie der Bund seine Sachkompetenz zur Bundesfernstraßenplanung in Bezug auf den Nordoststring wahrgenommen hat.

Es ist weiter dargelegt worden, dass die Integrierbarkeit in den Nordoststring weder zur Planrechtfertigung beiträgt noch die Abwägungsentscheidung zwischen den in Betracht kommenden Varianten leiten darf.

Es ist - und ich verweise ergänzend auf die Ausarbeitung der ARGE Nordost e.V. - auch dargelegt worden, dass die Vorteile der konkurrierenden Varianten („Billinger“ und „E 4.3“) unterschätzt und damit fehlengewichtet wurden.

Es bleibt daher dabei: Geht es darum, die dringenden Verkehrsprobleme im Raum Remseck zu lösen (LT-Drs. 14/223, Seite 3), so kommt zuvörderst und in erster Linie die Billinger-Variante in Betracht. Eine irgendwie nachweisbare städtebauliche Konzeption der Stadt Remseck für eine „Neue Mitte“ steht dieser jedenfalls nicht entgegen.

Aber auch die Variante E 4.3 (insbesondere in Gestalt der Untervariante 2) hat entscheidende Vorteile gegenüber der Antragstrasse. Sie verkehrlich günstiger, weil sie die zweimalige Überwindung des Höhenunterschieds zum Neckartal (Niveau der L 1100) und die Bewältigung von zwei Knotenpunkten vermeidet. Außerdem erlaubt sie es, ein hoch belastetes Teilstück der L 1144 am Ortsrand von Aldingen einzuziehen.

Allerdem hat die Variante C 1 nichts entgegenzusetzen als ihre Integrierbarkeit in ein übergreifendes Projekt (Nordoststring), das wegen seines hohen ökologischen Risikos in absehbarer Zeit ohnehin nicht verwirklicht wird.

Die Verkehrsplanung für die „Neckarquerung L 1197 neu“ ist damit nicht planfeststellungsfähig - auch nicht in ihrer veränderten Gestalt.

Über das hinaus, was vorstehend im Einzelnen ausgeführt wurde, ist dabei festzuhalten, dass die vorgelegte Planung, gemessen an ihren Zielen und ihren allenfalls erreichbaren positiven Effekten, mit unvermeidbaren Opfern an öffentlichen und privaten Belangen verbunden ist. Das Integritätsinteresse eines Landschaftsraums mit einer hohen Bedeutung für die biologische Vielfalt, die Landwirtschaft und die Erholung (vgl. §§ 2 Nr. 12, 18 und 3 LNatSchG) muss sich daher gegen die Planung durchsetzen.

Meine Mandantschaft muss es bei dieser Sachlage nicht hinnehmen, ihr Eigentum für eine derartige Planung einzubüßen bzw. in ihrer landwirtschaftlichen Betätigung eingeschränkt zu werden.

Auch die veränderte Planung weist insgesamt Mängel auf, die das Grundgerüst der Planung betreffen. Diese Mängel sind nicht behebbar, solange das Regierungspräsidium an der C 1-Trasse als einer gestückelten Bundesfernstraße festhält.

Das Planfeststellungsverfahren ist einzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Schütz  
Rechtsanwalt