

An das
Regierungspräsidium Stuttgart
Ruppmannstraße 21
70565 Stuttgart

**Einspruch gegen die geplante L 1197 Neckarquerung
Ergänzung des Einspruchs vom 18.10.2006**

Stuttgart, 28.2.2008

Ausführliche Begründung

Vorbemerkungen:

Im Erläuterungsbericht steht auf Seite 1:

„Während der Erörterungsverhandlung wurden seitens des Vorhabensträgers umfangreiche Änderungen zugesagt bzw. durch Verfahrensbeteiligte zusätzliche Planänderungen und -Ergänzungen (siehe Unterlage 0) gefordert.

Die umfangreichen Änderungen wurden allesamt berücksichtigt und die Planunterlagen neu bearbeitet. Sämtliche geänderten Pläne werden als Deckblatt bezeichnet und für eine ergänzende Anhörung neu ausgelegt.“

Im Gegensatz hierzu ist festzustellen, dass die meisten Bedenken und Anregungen von den Planern nicht aufgenommen wurden. Die Unterlagen wurden bei weitem nicht in allen den Punkten ergänzt und nachgebessert, bei denen eine Überarbeitung gefordert und vielfach auch versprochen worden war. Beispielsweise wurde die zugesagte Karte der momentanen Lärm- und Schadstoffbelastung für Aldingen Süd nicht erstellt.

Von der ersten Erörterungsverhandlung wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart (RP) ein Protokoll angefertigt und der ARGE Nord-Ost auf mehrmalige Nachfrage Anfang 2008 auch zugänglich gemacht. Dieses Protokoll ist ungenügend. Wir konnten das amtliche Protokoll mit unseren eigenen Mitschriften, die von mehreren Personen während der zweitägigen Verhandlung angefertigt wurden, vergleichen, und habe erhebliche Lücken und unrichtige Darstellungen festgestellt.

Wir beantragen daher die Sicherstellung der Tonaufzeichnungen, die während der Erörterungsverhandlung am 18. und 19.7.2007 angefertigt worden sind.

Das RP hat zusammen mit den Städten Waiblingen und Fellbach Informationsveranstaltungen in Hegnach und Schmidlen durchgeführt. Es muss erwartet werden, dass die Bevölkerung dabei von einer Behörde richtig unterrichtet wird. Dies war nicht der Fall. Vom Vertreter des RP wurde tendenziös und teilweise nicht richtig informiert. Es ist anzunehmen, dass auch der Gemeinderat Remseck in gleicher Weise vom RP unterrichtet wurde.

Gutachten wurden Umweltverbänden und der Öffentlichkeit vorenthalten:

Am 18./19. Juli 2007 wurde vom RP in Fellbach eine zweitägige Erörterungsverhandlung durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt war die „Vereinfachte Umweltverträglichkeitsstudie“ gemäß Deckblatt vom Juni 2007 bereits fertig. Ebenso fand ein Fachgespräch zur Bedrohung eines wertvollen Fledermaus-Lebensraum durch die Antragsstrasse bereits am 12. März 2007 statt. Zu diesem Termin waren die Artenerhebungen erfolgt und standen schon die geplanten Fledermaus-Schutzmaßnahmen fest.

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso diese Studien und Unterlagen nicht vor dem Erörterungstermin in das Verfahren eingeführt wurden. Der Erörterungstermin vom Juli 2007 wäre sehr viel effizienter durchzuführen gewesen.

Wir sehen darin einen groben Pflichtverstoß des RP. Durch die Erörterungsverhandlung sind uns hohe Kosten entstanden, u.a. Anwaltsgebühren. Wir hielten es für angebracht, wenn sich das RP an diesen unnötig entstanden Kosten beteiligen würde.

Erschwerend kommt hinzu, dass Befürwortern der C1-Brücke Unterlagen vorab zur Verfügung gestellt wurden, den Umweltverbänden und anderen Projektgegnern jedoch nicht. Beleg hierfür ist die Kurzstellungnahme der Stadt Remseck vom 3.12.2007, in der diese bereits mit den Zahlen der neuesten Verkehrsuntersuchung der BS-Ingenieure vom November 2007 argumentiert.

In diesem Zusammenhang ist es interessant, dass Passagen der Kurzstellungnahme der Stadt Remseck teilweise wörtlich in den Erläuterungsbericht übernommen wurden, ohne dass diese Stellen als Zitate gekennzeichnet sind. Das gilt beispielsweise für folgende Passage auf Seite 29:

„Die künftige "Neue Mitte" gerät bei Variante 1 (bestehende Neckarbrücke bleibt offen) in Insellage und ist nur noch im Sinne einer "Autobahnraststätte" nutzbar.“

Es entsteht der Eindruck, dass entweder das RP an der Stellungnahme der Stadt Remseck oder diese am Erläuterungsbericht mitgeschrieben hat. Dies ergibt sich auch bereits aus dem Datum. So steht auf Seite 29 des Erläuterungsberichtes:

„Im Übrigen hat auch die Stadt Remseck mit dem Schreiben vom 03.12.07 diese Schlussfolgerungen zu den Billinger-Varianten bestätigt.“

Mithin müssen sie der Stadt Remseck schon vorher bekannt gewesen sein.

Hinterfragt werden muss auch das Datum des Schreibens (03.12.07). Der Erläuterungsbericht, in dem diese Kurzstellungnahme der Stadt Remseck wiedergegeben ist, hat das Datum 5.12.07. Die Übernahme dieser Kurzstellungnahme in den Erläuterungsbericht muss mithin sehr schnell gegangen sein. Darüberhinaus trägt das Schreiben keinen Eingangsstempel des RP.

Weiterhin stellen wir fest, dass die Ankündigung der erneuten Planauslage durch das RP formal fehlerhaft war und eine erneute Planauslage erforderlich macht.

Ziele der Planung:

Aus dem Erläuterungsbericht wird nicht ersichtlich, welche Ziele mit der neuen Neckarbrücke überhaupt erreicht werden sollen und in welcher Reihenfolge diese zu werten sind. Mit etwas Phantasie kann man folgende Ziele in dieser Reihenfolge vermuten:

1. Entlastung von Remseck
2. Verbesserung der Verbindung der Wirtschaftsräume Rems-Murr und Ludwigsburg
3. Integrierbarkeit in einen zukünftigen Nordoststring

Die verschwommene Zielansprache ist unseres Erachtens dem Umstand geschuldet, dass das RP in Wirklichkeit ein anderes Ziel verfolgt, das es aber hier nicht angeben kann und will: die vierspurige „Durchverbindung“ zwischen den Bundesstraßen B14/29 im Osten und B10/27 bzw. der Autobahn A81 im Westen. Diese „Durchverbindung“ wird auch Nordoststring genannt.

Zu den Zielen 1 bis 3 ist festzustellen:

Ziel Nummer 2, die Verbesserung der Verbindung der Wirtschaftsräume Rems-Murr und Ludwigsburg, ist weitgehend unbegründet. Nirgendwo ist schlüssig nachgewiesen, inwiefern die Verbindung der Wirtschaftsräume Rems-Murr und Ludwigsburg ungenügend ist und was das RP ggfs. als eine genügende Verbindung ansehen würde. Es wird in den Planunterlagen allgemein und unverbindlich von Staus und Überlastungen des bestehenden Straßennetzes gesprochen, ohne dass dies irgendwo durch Zahlen belegt wird. Die meiste Zeit des Tages liegt sogar der gegenteilige Zustand vor: Das Straßennetz des Planungsraums ist nur zu einem geringen Teil ausgelastet.

Auch aus eigener Anschauung können wir sagen, dass sich die als „Dauerstau“ dargestellte Überlastung allenfalls auf wenige Tagesstunden und wenige Streckenabschnitte beschränkt. Dieser Zustand ist mithin eine für einen Ballungsraum vollkommen normale Situation ohne jede Dramatik und bedarf keinerlei dringender Abhilfe. Die Behauptung, dass es besser geht, ist ebenso richtig wie trivial und würde auch nach der Fertigstellung eines vierspurigen Nordoststrings ihre Berechtigung haben.

Ebenso wenig belegt ist der volkswirtschaftliche Nutzen, den die neue Neckarquerung angeblich haben soll. Obwohl die ARGE dies in der Erörterungsverhandlung im Sommer 2007 gefordert hatte, ist auch in den neuen Planunterlagen dieser angebliche volkswirtschaftliche Nutzen nirgendwo belegt oder gar quantifiziert.

Um einen wirtschaftlichen Nutzen zu berechnen, müssten die Kosten mit dem monetären Nutzen verglichen werden. Diese Wirtschaftlichkeitsberechnung fehlt. Es wurden lediglich die Kosten ermittelt. Zu diesen ist festzuhalten, dass sie bei verschiedenen untersuchten Varianten in der ermittelten Höhe nicht nachvollzogen werden können und stark zu Ungunsten einzelner Alternativen (z.B. Billinger) überhöht erscheinen. Insofern ist der Variantenvergleich fehlerhaft.

Bei einer ordentlichen Wirtschaftlichkeitsberechnung der C1-Brücke würde mit größter Wahrscheinlichkeit kein wirtschaftlicher Nutzen errechnet werden können. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass der wirtschaftliche Grenznutzen der Maßnahme bei der vorhandenen Dichte unseres Straßennetzes negativ ist. Hierfür gibt es mehrere Gründe:

1. Arbeitsplatzabbau durch Konzentration
2. Zukünftig geringere Verkehrsnachfrage durch steigende Energiepreise und demographischen Wandel

Der Bau der C1-Brücke würde bestenfalls den großen Firmen nützen. Mittelständischen Firmen, dem Einzelhandel in den traditionellen Ortslagen, dem Handwerk und nicht zuletzt der Landwirtschaft schadet sie ebenso wie der Volkswirtschaft im Ganzen.

Die Planung hätte die Vernichtung volkswirtschaftlichen Vermögens in erheblicher Höhe zur Folge. Einen Nutzen von der geplanten Straße hätten nur wenige Großunternehmen. Diese haben das RP folgerichtig über die IHK mit einer zweckgebundenen Spende von 25.000 € zum Durchführen der Maßnahme ermuntert.

Ziel Nummer 3, die Integrierbarkeit in einen zukünftigen Nordoststring, ist kein solches, sondern lediglich eine Bedingung, deren rechtliche Zulässigkeit wir allerdings bezweifeln. Nachdem der Bau eines Nordoststrings aus ökologischen Belangen auf der C1-Trasse unzulässig ist, muss dies mindestens in gleichem Maße auch für den Bau einer Landstraße in derselben Trassenlage gelten. Es besteht der begründete Verdacht, dass es dem RP u.a. darum geht, in Teilstücken, die für sich gesehen jeweils unterhalb der Eingriffsschwere einer durchgängigen Planung bleiben, eine ebensolche durchzusetzen.

Die Begründung des RP, dass der geltende Generalverkehrsplan des Landes (GVP) im Korridor der geplanten C1-Brücke eine neue Neckarquerung vorsieht, ist verfehlt, da diese eben gerade nicht in der C1-Trasse, sondern über 2 km flussabwärts im Generalverkehrsplan eingezeichnet ist. Die C1-Trasse erfüllt nicht nur die Vorgaben des GVP nicht, sie steht in diametralen Widerspruch zu ihm, indem sie eine Straße – die L1197 zwischen Oeffingen und Neckarremms – deren wichtige Verkehrsfunktion der GVP durch Ausbauplanung herausstreicht, annähernd obsolet macht. Weiterhin halten wir es für unzulässig, dass das Land dort eine Landesstraße baut, wo der Bund (und das Land) Bedarf für eine Bundesstraße angemeldet haben. Diesbezüglich verweisen wir insbesondere auf das Schreiben des RA Dr.Schütz vom 28.2.2008 und auf die Vorbringungen der Städte Kornwestheim und Fellbach.

Die Ziele der Planung würden durch die Maßnahme nicht erreicht:

Bezüglich der Ziele 1 und 2 ist weiterhin festzustellen, dass diese durch die beantragte C1-Brücke nicht oder nur sehr schlecht erreicht werden.

Ziel 1 kann mit der beantragten C1-Brücke nicht erreicht werden. Die Ergebnisse der Fachgutachten werden diesbezüglich im Erläuterungsbericht verkürzt und verfälscht dargestellt. Die Bevölkerung wird durch den Erläuterungsbericht gezielt falsch und tendenziös über die Auswirkungen der Planung unterrichtet. Obwohl die ARGE in der Erörterung im Sommer 2007 mehrfach eine Bilanzierung angemahnt hat darüber, wie viele Menschen und in welchem Umfang durch die Planung entlastet und wie viele neu belastet werden, wurde eine solche nicht erstellt. Entgegen der Behauptung des Regierungspräsidiums Stuttgart (RP), führt die neue Neckarquerung in Remseck nicht zu einer Entlastung vom Verkehr, sondern in der Summe zu einer starken Zusatzbelastung, sowohl für Remseck als auch für die gesamte Raumschaft.

Ziel 2 wird durch die C1-Brücke ebenfalls nicht erreicht. Die Brücke wäre schlecht an das vorhandene Straßennetz angeschlossen und würde lediglich noch mehr Verkehr auf bereits heute hoch belasteten Straßen und Ortsdurchfahrten erzeugen. Eine Verbesserung der Verbindung der Räume Rems-Murr / Ludwigsburg ist so sicher nicht erreichbar.

Die Ziele 1 und 2 ließe sich darüber hinaus auch nicht durch eine Durchverbindung der C1-Brücke zur B10/27 bzw. A81 im Westen und zur B14/29 im Osten erreichen. Es ist ganz offensichtlich, dass jeder Versuch einer direkten Verbindung dieser vier jeweils vierspurigen Bundesstraßen mit sehr hoher Verkehrsbelastung durch eine zweispurige Landesstraße zum Scheitern verurteilt sein muss. Letztere würde schlagartig und bis zur Kapazitätsgrenze mit gebietsfremden Fernverkehren gefüllt. Dadurch würde keine Verbesserung der Verbindung der regionalen Wirtschaftsräume geschaffen. Darüber hinaus würden wieder Verkehre in das ursprüngliche Straßennetz zurückverlagert, z.B. von der bestehenden Waiblinger Westumfahrung ins Waiblinger Stadtgebiet oder von der neu gebauten Neckarbrücke auf die alte, wodurch die ursprünglich beabsichtigte Entlastungswirkung dieser Straße wieder zunichte gemacht würde.

So bleibt als einziges, was tatsächlich für die C1-Brücke spricht, die leichte Integrierbarkeit in einen zukünftigen Nordoststring übrig. Und dieses Merkmal hat folgerichtig bei der Abwägung der Varianten

die entscheidende Rolle gespielt. Wie oben angedeutet, halten wir dies für nicht rechtens. Die Planung müsste darüber hinaus eine eigenständige Wirksamkeit bezüglich der angestrebten Ziele erreichen. Dies ist bei der C1-Variante nicht der Fall. Sie würde ihre Wirksamkeit, und hier auch nur bezüglich Ziel 2, bestenfalls bei einem Weiterbau erreichen können. Somit stellt das Planverfahren der C1-Brücke eine unzulässige Abschnittsbildung einer größeren Maßnahme, nämlich eines durchgängigen Nordoststrings, dar.

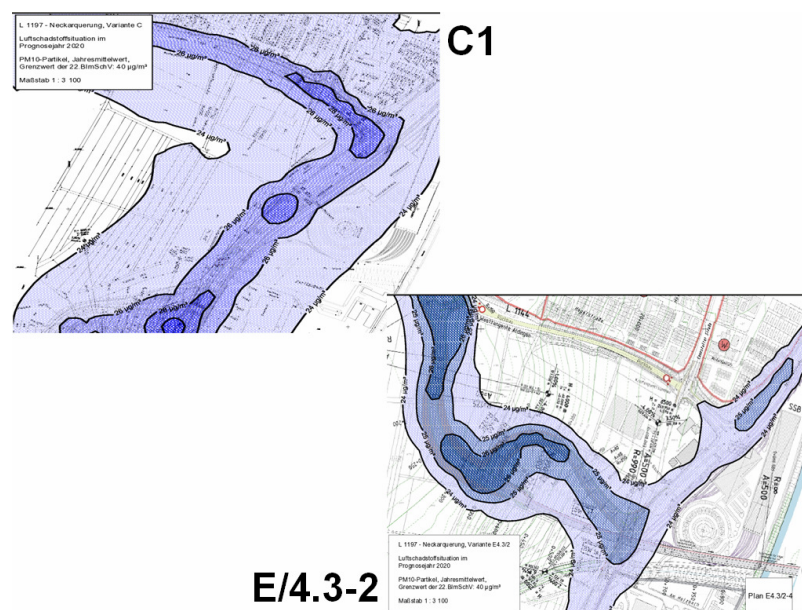
Macht die C1-Variante nur dann einen Sinn, wenn weitergebaut wird, so ist die Streckenführung für diese Weiterführung in den Unterlagen zumindest nachrichtlich darzustellen. Darzustellen sind auch die ökologischen Konflikte, die durch den Weiterbau entstehen.

Die beantragte C1-Variante ist nicht nur ungeeignet zur Erreichung der damit verfolgten Ziele, sie ist auch deutlich nachteiliger als mögliche Alternativen.

In der Erörterung 2007 wurde das RP wiederholt aufgefordert, wegen der offensichtlichen Untauglichkeit der C1-Brücke zur Erreichung der vorgegebenen Ziele und ihrem hohen Potential bezüglich der Schaffung neuer Konflikte, die weiteren Maßnahmen im Straßennetz darzustellen, mit denen diese Ziele erreicht und die Konflikte bewältigt werden können. Dies ist nicht geschehen.

Immissionspläne (11.4a) sind unvollständig und nicht nachvollziehbar:

Die den Immissionsberechnungen zugrunde liegenden Verkehrszahlen sind nicht richtig. Aus diesem Grunde stimmen auch die berechneten Immissionswerte nicht. Darüber hinaus fehlen die zugesagten Berechnungen der aktuellen Situation. Weiterhin fehlen Differenzkarten.



Auf obiger Abbildung ist die berechnete Situation beim Feinstaub dargestellt. Im Planfall E/4.3-2 hat es auf der L1100 bei Aldingen weniger Verkehr als bei C1. Trotzdem ist dort eine höhere Feinstaubbelastung nördlich der Kreuzung zur L1144 angegeben. Das ist nicht nachvollziehbar.

Variantenabwägung:

Die Variantenabwägung ist fehlerhaft. Zum einen stützt sich diese auf unvollständige, fehlerhafte oder tendenziöse Fachgutachten, zum anderen werden selbst die Ergebnisse dieser Gutachten unvollständig, fehlerhaft oder tendenziös dargestellt und nicht ordnungsgemäß gewichtet.

Wir halten beispielsweise die Verkehrsgutachten der „BS-Ingenieure“ für fehlerbehaftet. Die Gutachter rechnen mit falschen Annahmen zur Verkehrsentwicklung und zudem mit den falschen Modellen (Umlegungsmodelle), die wesentliche Verkehrsparameter nicht berücksichtigen. Dass die Prognosen der Verkehrsuntersuchung der „BS-Ingenieure“ falsch sind, erkennt man schon alleine an der Tatsache, dass im Planfall Null-plus ca. 10% mehr Schwerlastverkehr über die alte Neckarbrücke fahren sollen, als dies in der Summe von neuer (C1-) und alter Neckarbrücke im Planfall C1 der Fall sein soll.

Von „BS-Ingenieure“ liegen mittlerweile mehrere Verkehrsgutachten mit in sich abweichenden Prognosewerten vor. Weitere den Planungsraum abdeckende Verkehrsgutachten wurden im Rahmen anderer Planungen von anderen Verkehrsgutachtern erstellt. Die Zahlen vergleichbarer Planfälle weichen teilweise erheblich voneinander ab, ohne dass die Gutachten dies erklären können.

Näheres dazu ist in unserer verkehrswissenschaftlichen Stellungnahme nachzulesen.

Das Regierungspräsidium hatte sich ganz offensichtlich schon vor der Untersuchung möglicher und besser geeigneter Varianten für die C1-Brücke entschieden. So wird die eigentliche Variantenuntersuchung zur Farce, die fast nur noch den Zweck verfolgt, eine im RP bereits gefällte Entscheidung argumentativ zu stützen. Sobald man aber das Argumentationsgebäude prüft, fällt es in sich zusammen.

Viele Punkte, die das Regierungspräsidium in der Variantenabwägung aufführt, wurden nicht untersucht. Es handelt sich vielfach um unbegründete Behauptungen „ins Blaue“. Beispielsweise wurde die Wirtschaftlichkeit der Varianten nicht untersucht. (siehe hierzu Kapitel Variantenabwägung in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit)

Alternative Maßnahmen außerhalb des Straßenbaus, die ebenfalls zur Erreichung der Ziele geeignet sind, wurden vom RP wieder nicht untersucht. Hierzu gehören z.B.

- Straßenrückbauten
- der Bau der Stadtbahn Ludwigsburg-Waiblingen
- Entschleunigungsmaßnahmen:
Beispielsweise könnte durch die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h auf der L1100 entlang von Aldingen der Verkehrslärm um über 3 dB gesenkt werden. Dies wäre ein größerer Entlastungseffekt, als er durch eine Verkehrshalbierung erreicht werden könnte. Wobei durch die geplante C1-Brücke selbst nach dem fehlerbehaftetem Verkehrsgutachten der „BS-Ingenieure“ hier eine Verkehrsabnahme von etwa einem Drittel, mithin eine Lärmreduzierung von nur ca. 2 dB stattfinden würde.
Hinzukommt, dass bei einer Geschwindigkeitsabsenkung auch der Verkehr abnehmen würde (negativer induzierter Verkehr). Der Treibstoffverbrauch würde ebenso sinken wie die Luftverschmutzung. Die Verkehrssicherheit würde gesteigert. Die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nähmen zu. Der zusätzliche Zeitbedarf für den Kraftfahrer wäre gering und betrüge auf dem 2 km langen Abschnitt maximal 40 Sekunden. Dafür würden im Berufsverkehr die Staulängen an den Ampeln bei den Kreuzungen mit der L1144 und der Neckarstraße abgebaut werden. Davon versteht aber das RP heute nichts mehr bzw. will nichts verstehen. Dies ist bemerkenswert, da der vor über 20 Jahren vom Regierungspräsidium Stuttgart durchgeführte Tempo 60-Versuch auf der B 10 im Neckartal genau dieses zum Ergebnis hatte. Ungewöhnlich wäre die Maßnahme auch nicht. Zwei Kilometer weiter südlich, auf der Höhe von Stuttgart-Mühlhausen, gilt Tempo 50 auf der L1100.

Auch die **alternativen Maßnahmen innerhalb des Straßenbaus** wurden nicht gleichberechtigt untersucht, einzelne Varianten (z.B. die Varianten Kleemann und Billinger-3) wurden vorschnell ausgeschlossen.

Sämtliche abgelehnte Varianten wären selbst in der vom RP untersuchten Form zur Erreichung der Ziele besser geeignet als die beantragte C1-Variante. Und viele dieser Varianten hätten in Details leicht noch optimiert werden können, so dass viele der vom RP aufgeführten Nachteile gegenüber der Vorzugsvariante vermieden oder stark abgemildert hätten werden können. Teilweise waren diese Optimierungen von den Ideengebern einzelner Varianten selbst vorgeschlagen, vom RP aber nicht übernommen worden.

Insgesamt muss der Eindruck entstehen, dass ein möglichst schlechtes Abschneiden möglicher Alternativen zur Antragsstrasse vom RP gewollt ist. Damit verstößt die Behörde gegen ihre Pflicht der unvoreingenommenen Prüfung von Alternativen. Wir haben schon viele Planfeststellungsverfahren begleitet, uns ist aber noch keines begegnet, in dem bei der Variantenabwägung die Fakten derart offensichtlich zugunsten der Antragsvariante zurechtgebogen wurden, wie bei dem vorliegenden.

Billinger-Varianten:

Die Verkehrswerte der fehlerbehafteten Verkehrsuntersuchung der „BS-Ingenieure“ für die Billinger-Varianten vom November 2007 stehen im Gegensatz zu den Verkehrswerten, wie sie vom gleichen Verkehrsplanungsbüro im Juni (?) 2007 berechnet wurden und Grundlage für die **Vereinfachte Umweltverträglichkeitsuntersuchung** vom Juni 2007 (versteckt in der Unterlage 12.5n) sind.



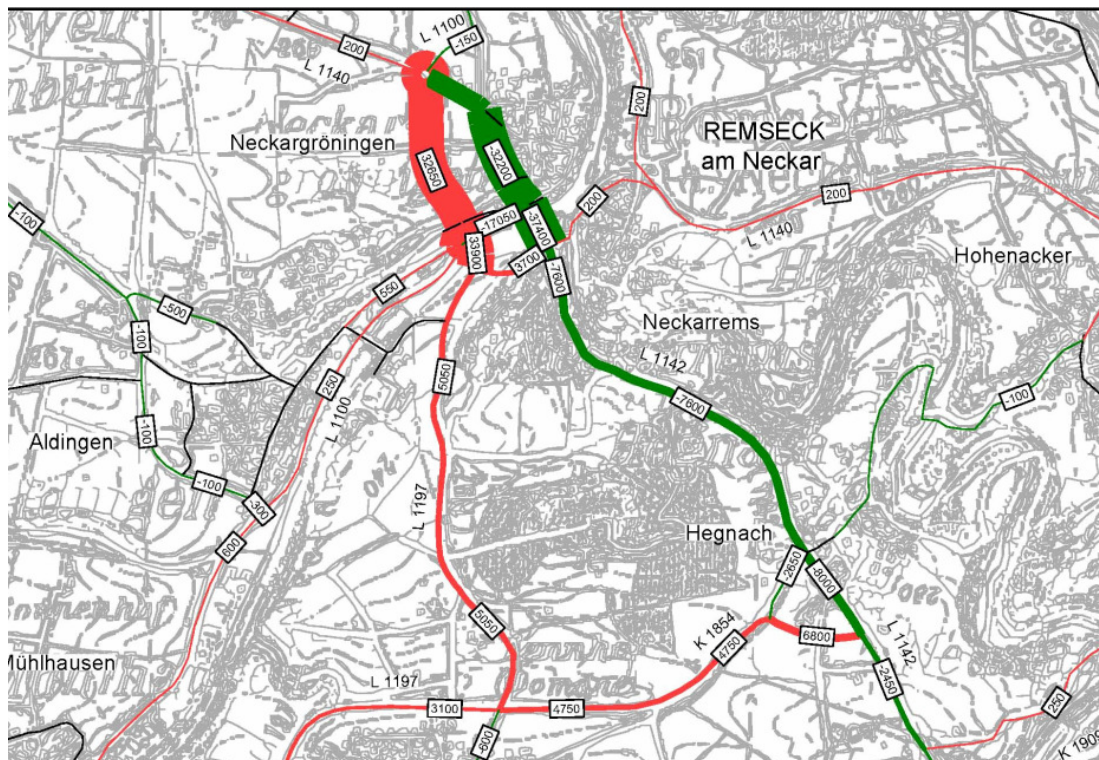
Abb.1: Verkehrszahlen für ortsferne Billinger-Brücke der „BS-Ingenieure“ Sommer 2007



Abb.2: Verkehrszahlen für ortsferne Billinger-Brücke der „BS-Ingenieure“ November 2007

Daraus wird ersichtlich, dass die Randbedingungen für die Alternative Billinger-Brücke vom RP so gewählt wurden, dass die Billinger-Brücke möglichst schlecht abschneidet und auch von der Stadt Remseck abgelehnt werden würde.

Interessanterweise wurden in der Unterlage 12.5n auch Varianten mit einer kleinräumigen Umfahrung von Hegnach berechnet. Diese zeigen das deutliche Entlastungspotential auf, welches eine Billinger-Brücke zusammen mit einer kleinräumigen Umfahrung von Hegnach hat. Bezeichnenderweise wurde diese Darstellung vom RP auf der Informationsveranstaltung in Hegnach am 12.02.2008 nicht gezeigt. Deshalb stellen wir die entsprechende Differenzkarte hier dar:



Verschwiegen wird hierbei die ganz erhebliche Entlastungswirkung die die RP-Billinger-Variante entlang der Wohnbebauung von Neckargröningen (L1140) hätte. Die behaupteten Zusatzbelastungen finden nicht statt. Dem berechneten Zuwachs von 850 Kfz/Tag auf der Neckarstraße in Aldingen stehen Abnahmen auf der Cannstatter Straße (-500), auf der Kornwestheimer Straße (-400) und auf der Ludwigsburger Straße (-100) entgegen. Durch verkehrslenkende Maßnahmen könnte die Zunahme in der Neckarstraße in Aldingen leicht unterbunden werden. Zu diesen Zahlen ist überdies zu sagen, dass sie alle weit unter der (im Übrigen nicht angegebenen) Prognosegenauigkeit des Verkehrsgutachtens liegen.

Unter Berücksichtigung der hohen Entlastungs- und geringen Belastungswirkungen und der vielfachen Optimierungsmöglichkeiten, hätte diese Variante in der Abwägung besser als die C1-Variante abgeschnitten.

Die vom RP untersuchten Billinger Varianten sind allesamt überdimensioniert. Folgende Optimierungsmaßnahmen wären möglich und hätten untersucht werden müssen:

- Billinger-Variante in Kombination mit Schlossberg-Tunnel wurde nicht untersucht, obwohl sich diese Kombination aufdrängt und auch bereits im FNP der Stadt Remseck enthalten ist.
- Zweispurig, event. Dreispurig (bei Billinger 2)
- Ausbaustandart: Fahrspuren zu breit (3,50 -4,00 m), 3,25 m ausreichend
- Kreisverkehre statt signalgesteuerten, mit vielen Fahrspuren aufgeweiteten Kreuzungen
- kleinere Radien
- Gradienten besser an Landschaft anpassen
- Anordnung von Tempo 70 im Planfeststellungsbeschluss auf freie Strecke
- Anordnung von Tempo 50 entlang von Wohnbebauung
- Bei Feldwegen nur die beiden Fahrspuren befestigt, in der Mitte Grünstreifen
- Kein Ausbau der L1197
- L 1197 direkt am Fuße des Schlossberges entlangführen und mit dachbegrünter Galerie versehen (wie L1143 in Korntal oder auch Lawinengalerie-Walchensee (Bild))



- Kreisverkehr am Schlossberg
- Kein Fahrradweg auf der Brücke
- Eine Auffahrt am Westufer auf die Brücke, Anschluss mit Kreisverkehr
- Tunnel auf der Westseite des Neckars, Unterfahrung des Hummelfelds
 - o Keine beidseitigen Feldwege
 - o Grünbrücke im Einschnittbereich
 - o Unterschneidung der Kuppe

Auch aus der Unterlage 12.5n ist ersichtlich, dass keine ordentliche Abwägung der Billinger-Varianten durchgeführt wurde. Vielmehr wurde tendenziös abgewogen, maßgebliche Kriterien wurden so gewählt, dass zwar Nachteile der Billinger-Varianten, nicht aber ihre Vorteile in die Abwägung einfließen. Das wird beispielsweise durch folgende Graphik aus der Unterlage 12.5n deutlich:

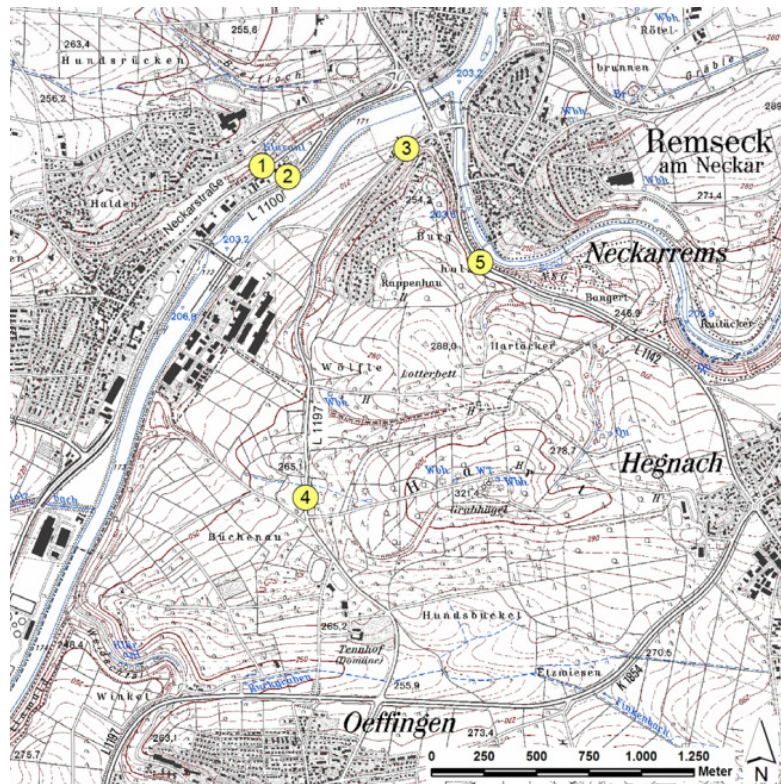


Abb.6: Abb.1 aus Unterlage 12.5n: Lage ausgesuchter Belastungsprofile

Die Belastungsprofile wurden vom RP so gewählt, dass die Vorzüge der Billinger-Varianten (gilt auch für E/4.3-2), z.B. die starke Entlastung der bestehenden Brücke sowie der Zufahrt entlang Neckargrönigen nicht erfasst werden. Nicht erfasst wurden dadurch auch die fehlende Zusatzbelastung (Billinger) bzw. die erhebliche Entlastung (E/4.3-2) am südlichen Ortsrand von Aldingen. Von den gewählten Querschnitten liegt kein einziger im Streckenzug der Antragstrasse (C1), aber alle auf den Zufuhrstrecken bzw. im Streckenzug der Billinger-Varianten.

Bezüglich der wirtschaftlichen Bewertung der Billinger-Varianten ist festzustellen, dass die Baukosten durch überzogene Dimensionierungen unnötig in die Höhe getrieben wurden. Teilweise sind sie auch bereits im Ansatz überhöht, wie etwa die Ausbaukosten für die L1197 Oeffingen-Hegnach (3,5 Mio €/km). Diese Straße müsste überhaupt nicht ausgebaut werden.

Zur Wirtschaftlichkeit der Billinger-Variante tragen weiterhin erhebliche Wertsteigerungen der Immobilien entlang der Remstalstraße in Neckargrönigen und ausbleibende Immobilienverluste im Süden von Aldingen bei. Zudem ist die Billinger-Variante eine zwingende Voraussetzung, sollte Remseck eine neue Mitte entsprechend dem Flächennutzungsplan bauen wollen.

Zur fehlerhaften wirtschaftlichen Abwägung führt auch, dass den Billinger-Varianten Kosten für den Ausbau von Knoten im zuführenden Straßennetz angelastet werden, während dies bei der Antragsvariante nicht der Fall ist (Knoten L1144/K1692, L1144/Kennedy-Allee sowie L1144/B27).

Nach wie vor hat das RP keine Quantifizierung und Qualifizierung der Immissionsbetroffenheit vorgelegt, weder in Bezug auf Wohngebiete, noch in Bezug auf Erholungsgebiete.

Varianten E/4.3:

Wir halten die Billinger-Variante für die mit großem Abstand beste Variante unter den Neubaumaßnahmen. Der Vollständigkeit wegen, und da nicht auszuschließen ist, dass sich die planende Behörde auf die Realisierung der Variante E/4.3-2 einlässt, nehmen wir zu dieser Stellung:

Die jetzt untersuchte Variante E/4.3 ist besser als die, die vom RP in der ersten Auslegung vorgelegt worden war. Leider aber wurden nicht alle von uns in der Erörterung angeregten Verbesserungen vom RP übernommen. In folgenden Punkten ist die jetzt vom RP vorgelegte Variante gegenüber unseren Anregungen wesentlich verschlechtert:

- die geforderten Tunnels auf der Ost- und der Westseite fehlen
- die Brücke ist nach wie vor viel zu hoch
- die Abfahrt zur L1100 ist überdimensioniert
- die L1100 wird überdimensioniert ausgebaut

Darüber hinaus hat das RP keinerlei Anstrengungen unternommen, die weiteren Konflikte zu lösen, die bei dieser Brücke ebenso wie bei der Antragsvariante C1 z.B. in Kornwestheim, Fellbach und Hegnach entstehen.

Auch die Variante E/4.3-2 wurde falsch abgewogen. Wären ihre Vorteile - auch in der Variante des RP - richtig abgewogen worden, hätte das RP der Variante E/4.3-2 gegenüber der Antragsvariante C1 den Vorzug geben müssen.

Folgende tendenziöse oder falsche Darstellungen im Erläuterungsbericht zeigen deutlich, dass die Variantenabwägung in hohem Maße fehlerhaft ist:

S.27 (Vergleich C1 mit E/4.3):

In der Tabelle wird Abstand zur Bebauung falsch dargestellt. Für die C1-Variante wird dieser mit 430 Metern, bei den E/4.3-Varianten mit 190 Metern angegeben. In Wirklichkeit ist jedoch der Abstand der C1-Variante keine 20 Meter, da auch der Ausbau der Westtangente Aldingen Bestandteil der C1-Variante ist und der gesamte zusätzliche Verkehr unmittelbar an den dort gelegenen Wohnhäusern vorbeiführt. Folgerichtig muss bei der C1-Variante auch erheblicher Aufwand für besseren Lärmschutz am südlichen Siedlungsrand von Aldingen getroffen werden.

Darüber hinaus sind die Kosten für E/4.3 falsch angegeben.

S.29 (Vergleich C1 mit E/4.3):

„Im Bereich Aldingen sind [bei E/4.3] im Vergleich zum Planfall C 1 deutliche Entlastungen am südlichen Ortsrand zur L 1100 festzustellen, denen höhere Werte auf der L 1144 im Nordwesten gegenüber stehen.“

Hier werden die Entlastungen der E-Varianten für den südlichen Siedlungsbereich von Aldingen marginalisiert. Sie sind wesentlich höher (-18.600) als die zusätzlichen Belastungen auf der L1144 (+5.800, die darüber hinaus nicht zwingend sind).

S.30 (Tabelle):

„Die Varianten C1 und E/4.3 unterscheiden sich in verkehrlicher, umweltfachlicher und wirtschaftlicher Hinsicht nicht erheblich.“

In der o.g. Tabelle ist nur die Variante E/4.3-1 mit C1 verglichen, nicht E/4.3-2. Da die E/4.3-2 gegenüber der C1-Variante zusätzlich den großen Vorteil des völligen Abrückens des Verkehrs vom südli-

chen Ortsrand von Aldingen hat, ist klar, dass bei einer ordentlichen Abwägung der Variante E/4.3-2 der Vorrang gegenüber C1 eingeräumt werden muss.

S.31:

„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 Nordoststring integrieren ließe als dies bei den Varianten E/4.3 der Fall wäre...“

Die Integrierbarkeit in einen zukünftigen Nordoststring gibt den Ausschlag in der Variantenabwägung durch das RP!

„... und zudem die Variante C 1 um 240m weiter als die von E4.3 von Aldingen entfernt ist und so mit für die Stadt Remseck die Wohn- und Wohnumfeldfunktion geringer beeinträchtigt.“

Die Aussage, dass C1 die Wohnumfeldfunktion geringer beeinträchtigt als die modifizierte E/4.3 ist falsch. Bei den E-Varianten rückt der Verkehr ca. 300 Meter vom Wohngebiet ab, wohingegen er bei C1 unmittelbar daran vorbeifährt. So steht in der **Untersuchung zur Schadstoffbelastung** (Unterlage 11.3a) auf S.36 (Zusammenfassung):

„Ein Vergleich der Varianten mit einer Brücke bei Aldingen zeigt, dass die Variante E4.3/2 am südlichen Ortsrand von Aldingen hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung Vorteile gegenüber Variante E4.3/1 bzw. Variante C aufweist.“

Dies wird zwar erwähnt, jedoch nicht zugunsten E/4.3-2 gewichtet.

Auch der Ausbau der Aldinger Westtangente ist Bestandteil der C1-Variante. Diese hat einen Abstand von teilweise deutlich unter 20 Meter zur angrenzenden Wohnbebauung.

Durch das vorgenannte Zitat aus dem Erläuterungsbericht S.31 wird darüber hinaus deutlich, dass die Integrierbarkeit in den Nordoststring ausschlaggebendes Kriterium in der Abwägung ist. Dies ist ein Widerspruch zu der Aussage von Hr. Trippen während der Erörterungsverhandlung 18./19.7.2007 (amtliches Protokoll):

Herr Trippen erklärt, dass die Planungsziele in einem Abstufungsgefüge stünden. Zuvörderst gehe es um die Entlastung von Remseck und des Weiteren auch um die Verbindung der zwei Wirtschaftsräume. Darüber hinaus sei auch die überregionale Verbindung zu berücksichtigen.

Bezüglich Entlastung von Remseck und Verbindung der beiden Wirtschaftsräume schneidet die modifizierte Variante E/4.3 besser ab als die C1 Variante des RP.

Auch in Bezug auf die Abwägung C – E hat das RP keine Quantifizierung und Qualifizierung der Immissionsbetroffenheit vorgelegt.

Variante Kleemann:

Es ist aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar, warum diese Variante abgelehnt wird.

An anderer Stelle im Erläuterungsbericht steht über die Antragsvariante C1:

„Die Entlastungen für Aldingen sind offensichtlich“

Genau das ist nicht der Fall und stellt die Situation völlig falsch dar. Die Fachgutachten tragen die zitierten und viele andere Aussagen nicht. Die Gutachten werden diesbezüglich im Erläuterungsbericht falsch dargestellt.

Durchbindung:

An vielen Stellen in den Auslegungsunterlagen wird deutlich, dass das Ziel des RP die Durchverbindung zwischen den Bundesstraßen B14/29 im Osten und B10/27 bzw. der Autobahn A81 im Westen ist. Auch auf der Informationsveranstaltung des RP in Hegnach wurde dies vom Vertreter des RP öffentlich gesagt. Allerdings soll diese Durchverbindung nach den Worten des RP nur zweispurig erfolgen.

Ein zweispuriger Nordoststring löst jedoch keine Verkehrsprobleme, sondern verursacht in vielen Gemeinden neue. Zu diesem Ergebnis kommt das Gutachten „Verkehrliche Auswirkungen eines zwei- bzw. vierspurigen Ausbaus des Nord-Ost-Rings auf das Waiblinger Straßennetz“ von der Ingenieur Gesellschaft Verkehr vom 1.7.2003 (von der Stadt Waiblingen in Auftrag gegeben), obwohl darin der durch den Straßenbau induzierte Verkehr auch nicht berücksichtigt ist.

In dem Gutachten heißt es:

„Ein zweispuriger Nord-Ost-Ring ist mit einer Belastung von ca. 35.000 Kfz pro Tag so ausgelastet bzw. überlastet, dass kaum noch lokale Verkehre aufgenommen werden können. Infolge dessen kommt es zu einer Rückverlagerung von Verkehr von dem Streckenabschnitt der Westumfahrung auf den Straßenzug der Mayenner Straße (+3.600 Kfz/24h) / Devizezstraße (+2.700 Kfz/24h) / Westtangente (+1.100 Kfz/24h). Ferner werden auch Verkehre der Achse Ludwigsburg – Schorndorf wieder über die Talstraße (+3.400 Kfz/24h) und die Neustädter Straße (+2.300 Kfz/24h) fließen. Die Entlastungswirkung auf die L1142 beträgt am Querschnitt Hegnacher Höhe nur 11%“

Was für Waiblingen gilt, würde auch in Remseck zutreffen. Der Verkehr, der vielleicht tatsächlich auf die neue C1-Brücke verlagert werden könnte, würde wieder auf die alte Brücke zurückgedrängt. Mit einem zweispurigen Nordoststring werden neue Verkehrsprobleme erzeugt. Es wurde darüber hinaus auch vom RP nicht geprüft, inwieweit ein zweispuriger (einbahniger) Nordoststring den verkehrlichen Erfordernissen genügen würde.

Wenn ein zweispuriger Nordoststring nicht genügt, dann muss eben doch ein vierspuriger her? Dieser hätte aber nach o.g. Gutachten auch erhebliche negative verkehrliche Auswirkungen:

„Mit dem vierspurigen Nord-Ost-Ring können gegenüber dem Planungs-Null-Fall deutliche Verkehrsentslastungen für den Streckenzug der L1142 nördlich der Schmidener Straße (in Waiblingen) erreicht werden. (...) Allerdings nehmen die Ost-West-Verkehrsbeziehungen von und zum Nord-Ost-Ring deutlich zu. (...) Bei einem vierspurigen Ausbau des Nord-Ost-Rings werden gleichzeitig die Bundesstraßen B14 und B29 stärker als im Planungs-Null-Fall belastet. Damit einhergehend nimmt auch die Stauanfälligkeit vor dem Kappelbergtunnel und an den Streckenabschnitten unmittelbar südwestlich von Waiblingen zu...“

Variantenabwägung in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit

Bei einer Wirtschaftlichkeitsberechnung müssen die Kosten (Anschaffung + Unterhaltung) dem Nutzen gegenübergestellt werden.

Kosten:

Anschaffungskosten:

- für Brücke und Straße:
da die Ausbaustandards bei den Straßenbreiten (Fahrstreifenbreiten von bis zu 4 m!), Anschlüssen und Feldwegenetzen bei allen Varianten völlig überdimensioniert sind, sind bei allen Varianten die Kosten zu hoch angegeben. Je kürzer die Straßen, desto mehr verringern sich die Kosten bei realistischen Ausbaustandards.
- für im Verfahren vorgesehene Ausbaumaßnahmen des bestehenden Straßennetzes
Den Ausbau der L 1197 halten wir bei der „Billinger-Variante“ wegen einer Verkehrszunahme von ca. 5000 Kfz/Tag für nicht notwendig
- für Ausbaumaßnahmen, die in Parallel-Verfahren geführt geplant werden, aber unmittelbar mit der L 1197-Neckarquerungsplanung zusammenhängen (Ausbau Kreuzung Aldingen und Pattonville)
- für im Zusammenhang mit der Planung stehende zwingende Netzergänzungen
Für die verkehrlich zwingend notwendige Durchbindung bei C1, da diese Variante sonst in dieser Lage keinen Sinn macht
bei Billinger wäre als Netzergänzung eine ortsnahe Hegnacher Umfahrung denkbar
- Für Lärmschutzmaßnahmen
- Erdaushubentsorgungskosten
- Kostensteigerungen während dem Bau (allg. Erfahrungswert)
- Cross-border-Risiko-Rücklage
fällt nur bei C1 an, wegen Eingriffen in fremdes Eigentum bei der Überquerung der Bodensee-Wasserleitung und des Klärwerks (Eigentümer ist ein amerikanischer Investmentfond)

Unterhaltungskosten:

- für Brücke und Straße einschließlich der ausgebauten Streckenabschnitte und den Knoten
- für ausgebaute Streckenabschnitte, die in Parallel-Verfahren geplant werden, aber unmittelbar mit der L 1197-Neckarquerungsplanung zusammenhängen
- für im Zusammenhang mit der Planung notwendig gewordene Netzergänzungen

Kosten für das Ausgleichskonzept:

- Kosten für die Anlage der Ausgleichsmaßnahmen
- Kosten für den Unterhalt der Ausgleichsmaßnahmen
- Kosten für die Überprüfung, ob Ausgleichsmaßnahmen wirkungsvoll (Monitoring)
(da dann Nachbesserungen ergriffen werden müssen)

Da bei der Billinger-Variante die Eingriffe in die Natur, insbesondere in die Lebensräume von nach europäischem Recht besonders geschützte Arten wesentlich geringer sind, wären auch die Kosten für die Ausgleichsmaßnahmen geringer.

Unfallfolgekosten:

Da bei C1 höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, wird es bei C1 zu höheren Unfallfolgekosten kommen.

Entgangener Nutzen durch Nicht-Tilgung der Schulden

Sozialpolitische Folgekosten durch die Entstehung von zentralen Strukturen:

Straßenbau fördert große, zentrale Struktur und zerstört kleinräumige Strukturen. Ziele sind dadurch nicht mehr Nicht-Motorisiert erreichbar. Da der Bevölkerungsanteil mittelfristig zunimmt, der kein Fahrzeug zur Verfügung hat, muss die Allgemeinheit für die Versorgung dieser Menschen aufkommen. (Beispiel: da Lebensmittelgeschäfte in Folge des Straßenbaus aus den Ortskernen verschwinden und nur noch mit einem PKW erreichbar sind, muss die Allgemeinheit für diejenigen Menschen, die keinen PKW zur Verfügung haben, einen Einkaufsservice organisieren)

Einmalige Kosten

	C1	Billinger
Anschaffungskosten	21,750 Mio. €	1: 17 Mio € 2: 19,5 Mio €
Weitere Ausbaumaßnahmen:		
Knoten L 1144/K 1692	Ca. 600.000 €	-
Knoten L 1144/Pattonville	Ca. 400.000 €	-
Umfahrung Hegnach	2,8 – 13 Mio €, je nach Variante und Tunnel	2,8 – 13 Mio €, je nach Variante und Tunnel
Weiterführung zur B27	?	-
Vierspuriger Ausbau Gesamtstrecke	?	-
Ausbau L 1197 alt	-	1: - 2: 8,5 Mio € ?
Lärmschutzmaßnahmen	in Kosten enthalten?	in Kosten enthalten?
Erdaushubentsorgungskosten	in Kosten enthalten?	in Kosten enthalten?
Unvorhersehbare Kostensteigerung	?	?
Cross-border-Risiko-Rücklage	?	-
Ausgleichskonzept	?	?
Ausgleichszahlung	134.000 €	?
Gesamtkosten:		

Jährlich anfallende Kosten

	C1	Billinger
Abschreibung	?	?
Unterhaltungskosten Straße	?	?
Unterhaltungskosten Lärmschutz	?	?
Pflegekosten Ausgleich	?	?
Monitoring-Kosten z. B. Wirksamkeitsüberprüfung der Fledermausschutzzeineinrichtung	?	-
Unfallfolgekosten	?	?
Sozialpolitische Folgekosten	?	?
Zinslast (entgangener Nutzen)	?	?
Jährliche Gesamtkosten	?	?

Da in den Unterlagen zu den mit „?“ gekennzeichneten Zellen keine Angaben zu finden sind, bitten wir das RP, die fehlenden Angaben nachzureichen.

Volkswirtschaftlicher Nutzen

Da es sich in einem engen Korridor um die vierte Neckarbrücke (zuzüglich zu Hofen, Aldingen, Remseck) handelt, kommt das Gossensche Gesetz vom abnehmenden Grenznutzen zum Tragen. Es ist nicht ermittelt worden, wie hoch der **zusätzliche** volkswirtschaftliche Nutzen der vierten Neckarbrücke ist (Grenznutzen) bzw. ob dieser Nutzen überhaupt positiv ist.

Beim volkswirtschaftlichen Nutzen muss außerdem differenziert werden nach einzelnen Wirtschaftsbereichen:

- Dienstleistung
- Handel (Kleinunternehmer, Großverbrauchermarkt)
- Gewerbe (Mittelstand, Industrie)

Ein und dieselbe Maßnahme kann sich auf die genannten Bereiche unterschiedlich, sogar konträr auswirken.

Fazit: da weder zu den Kosten, noch zum wirtschaftlichen Nutzen Angaben in den Unterlagen zu finden sind, ist kein Variantenvergleich möglich.

Die Behauptung, dass überhaupt ein positiver Grenznutzen durch den Bau einer neuen Neckarbrücke entsteht, ist durch nichts belegt.

Variantenabwägung in Bezug auf Stausituation

Die Behauptung in den Unterlagen (Erläuterungsbericht S. 8), dass die Stausituation um die Neckarbrücke in Remseck dort zu einer höheren Lärm- und Schadstoffbelastung führen würde (im Vergleich zur Antragstrasse), ist so pauschal nicht haltbar. Für diese Behauptung liegen weder Messungen noch Berechnungen vor.

Staus verringern den Verkehrslärm. Dies kann sehr einfach selbst beispielsweise an der B10/27 auf Höhe des S-Bahnhofs Stuttgart-Zuffenhausen nachgeprüft werden. Wenn Stau ist, ist die Straße am wenigsten laut. Das wirkt sich beispielsweise so aus, dass man, auf die S-Bahn wartend, morgens nicht den Verkehr von den drei näher liegenden Spuren mit dem Stau stadteinwärts hört, sondern die einzelnen, stadtauswärts fahrenden Fahrzeuge von den weiter entfernt liegenden Spuren.

Relevant für die Lärm- und Abgasemissionen sind:

1. die Verkehrsmenge
2. der LKW-Anteil
3. die Geschwindigkeit
4. die Fahrdynamik

Zu 1: Wir bezweifeln, wie im Verkehrsgutachten ausführlich dargelegt, dass die prognostizierten Verkehrsentlastungen entlang der Wohngebiete von Neckarrems, Neckargröningen und Aldingen zutreffen. Die auch vom Verkehrsgutachter prognostizierte Zunahme des Gesamtverkehrs halten wir für zu niedrig. Nimmt die Gesamtverkehrsmenge in einem Raum zu, steigen die Lärm- und Abgasemissionen im gesamten Raum.

Zu 2: Wir bezweifeln die prognostizierte LKW-Verkehrsabnahme (auf beiden Brücken zusammen weniger LKW-Verkehr als im Planfall Null +!)

Zu 3: Nimmt die Geschwindigkeit im gesamten Raum zu, steigen die Gesamt-Lärm- und Abgasemissionen im Raum

Zu 4: Je geringer die Fahrdynamik, d.h. je gleichmäßiger der Verkehr bei einer bestimmten Durchschnittsgeschwindigkeit rollt, umso leiser ist er. Je geringer diese gleichmäßige Geschwindigkeit ist, um so leiser ist der Verkehr ebenfalls. Unter den gegebenen Randbedingungen sollte in Ortschaften im Sinne der Lärm- und Abgasreduzierung gleichmäßig Tempo-30 angestrebt werden.

Der Gutachter hätte in den Unterlagen auch darlegen müssen, in welchem Maße sich die Situation in Remseck unterscheidet von der allgemein üblichen Verkehrssituation im Großraum Stuttgart in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden. Sie hätten darlegen müssen, warum es sich bei den gelegentlichen Staus bei der Brücke in Remseck um ein Verkehrsproblem von so überragender regionaler Bedeutung handelt, dass derart starke Eingriffe in Natur, Landschaft, Eigentum etc. gerechtfertigt ist.

Unserer Beobachtung nach ist der Stau bei der Neckarbrücke in Remseck für die Verhältnisse im Großraum Stuttgart in keiner Weise herausragend. Andernorts steht man wesentlich länger und häufiger im Stau.

Wir fordern das RP auf zu prüfen, ob die in Remseck als unzureichende bezeichneten Verkehrsverhältnisse durch lokal begrenzte Umbaumaßnahmen verbessert werden könnten (z.B. Kreisverkehre in Remseck und Pförtnerampeln, die die Verkehrssituationen mit hohem Beschleunigungsrauschen außerhalb bebauter Gebiete verlagern).

Sobald der diese Prüfungen fertig gestellt sind, bitten wir darum, uns die Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

Fachgutachten Landschaftspflegerischer Begleitplan

1. betroffene Schutzgebiete

Die Antragstrasse zerschneidet einen regionalen Grünzug S. 64, Karte 7a (wird nur bei „Billinger“ ausdrücklich erwähnt, nicht bei Antragstrasse)

Die Antragstrasse verläuft am Rande eines Vogelschutzgebietes und Landschaftsschutzgebietes, welches durch den Ausbau der L 1197 tangiert wäre, der unserer Meinung nach nicht notwendig ist.

Das Landschaftsschutzgebiet „Oeffinger Rain“ wird zerschnitten

Bei der Billinger-Variante ist kein Landschaftsschutzgebiet betroffen.

2. Artenschutz, stark gefährdete Tierarten nach EU-Artenschutzrichtlinie, betroffene Biotope

Die Artenerhebung der Avifauna stammt teilweise aus dem Jahre 2001 (LBP S. 51), die Zugvogelzählung aus dem Jahre 1994/95 (Bräunicke S. 10). Die Daten sind veraltet.

Fledermäuse:

LBP S. 209:

„Die vorliegenden Erfassungen zur Fledermausfauna beschränkten sich auf einen Zeitraum im Frühjahr/Frühsummer und schlossen auch keine Zugdaten ein, ergänzend wurden vorliegende Informationen ausgewertet.

Bei intensiverer Untersuchung (u. a. Einsatz weiterer Erfassungsmethoden wie Netzfang, erweiterter Untersuchungszeitraum) könnte mit zusätzlichen Arten gerechnet werden, zusätzlich mit höheren Individuenzahlen der das Gebiet nutzenden Arten, z. B. beim Großen Abendsegler (dieser kann zur Zugzeit im zeitigen Frühjahr und Spätsommer/Herbst wesentlich häufiger sein). Insoweit ist die dokumentierte Bedeutung als Mindestwert zu sehen....“

S. 211:

*„Da die im Rahmen des Projektes bislang durchgeführten Kontrollen zu Fledermäusen - in engem Zeitrahmen in Ergänzung faunistischer Daten zu anderen Gruppen und mit eingeschränktem Methodenrepertoire (z. B. ohne Netzfänge) durchgeführt wurden, können diese **keinen alleine hinreichenden Basisdatensatz vor dem Eingriff** bzw. der Realisierung des Vorhabens darstellen....“*

S. 212:

„Eine zusätzliche Erfassung würde auch dann als notwendig erachtet...“

„Herr Dr. Brinkmann als hinzugezogener Fachmann betonte, dass es sich nach den bislang ermittelten Daten um einen wertvollen betroffenen Fledermauslebensraum handele. Gerade die Situation von Wald und angrenzenden Gewässern zähle zu bekanntermaßen arten- und individuenreichsten Fledermaus-Lebensräumen, auch aufgrund der hohen Biomasse an verfügbarer Nahrung.“

Die zeitliche Erfassung dieser streng geschützten Arten war nicht korrekt. Die Fledermauserfassung ist außerhalb der Zugzeiten erfolgt, obwohl es sich beim Neckar um ein sehr wichtiges Fledermaus-Zuggebiet handelt.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wo Fledermausarten erfasst wurden. Es ist nicht ersichtlich, ob der Konfliktbereich genauer untersucht wurde. Netzfänge zur Erfassung von besonders empfindlichen, da strukturgebunden fliegenden Fledermausarten wurden nicht durchgeführt. Ebenso erfolgte keine Erfassung der Funktionsbeziehungen.

Fazit: Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wann, wo und mit welchen Mitteln versucht wurde, Fledermäuse zu erfassen. Die Erfassung ist somit als unvollständig zu werten.

Damit ist der Mindeststandard, der an eine UVP gestellt werden kann, nicht erfüllt. Die Erfassung war sowohl zeitlich, wie räumlich, wie methodisch unzulänglich.

Dies ist besonders schlimm, da es sich bei Fledermäusen um besonders geschützte Tierarten nach EU-Recht handelt und eine Gefährdung dieser Arten durch den Bau der Brücke an dieser Stelle unstrittig ist.

Bei der Billinger-Variante wird kein wertvoller Fledermauslebensraum zerstört, da hier der Neckarand nicht bewaldet ist und die Brücke weiter entfernt vom Max-Eyth-See ist. Außerdem führt die Billinger-Variante in einer lichten Höhe von 6,50 m über den Neckar und tangiert somit weder den Fledermauszug noch den von Zugvögeln, während die Antragstrasse in 20 m über den Neckar führt und somit genau in der Hauptflughöhe von Fledermäusen und Zugvögeln liegt. Die Billinger-Variante ist somit die zwingend zumutbare Alternative im Sinne des europäischen Artenschutzrechts.

Schutzmaßnahmen für Fledermäuse:

LBP S. 211:

„Zur Ausführung der "Lichtbarriere" wurden Hinweise gegeben, wobei auch auf Lichtquellen mit möglichst geringer Anlockwirkung auf nachtaktive Insekten zu achten ist. Diese Maßnahme ist bislang nur im europäischen Ausland im geringen Umfang und für andere Arten angewandt worden, so dass die Wirksamkeit unter der Berücksichtigung der artspezifischen Empfindlichkeiten zwar gegeben scheint, im Rahmen einer Wirkungskontrolle aber grundsätzlich überprüft werden sollte.“

Für diese Fledermausschutz-Maßnahme liegen somit keine Erfahrungen vor, es wäre bundesweit der erste Versuch, hierdurch Fledermäuse zu schützen (nur im europ. Ausland für andere Arten angewandt!). Kann eine Maßnahme, deren Wirksamkeit grundsätzlich in Frage gestellt werden muss, überhaupt als Ausgleichsmaßnahme gewichtet werden? Die artenschutzrechtlichen Belange können auf Grund einer so wagen Maßnahme nicht als beherrschbar eingeschätzt werden.

Das Fazit des LBP S. 173, dass durch die Baumaßnahme

„keine nachteiligen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand besonders und streng geschützter Arten im Plangebiet entstehen.“

ist in keiner Weise nachvollziehbar (s.o.)

Maßnahmen außerhalb des Straßenneubaus bzw. die Billinger-Variante müssen als zumutbare Alternative nach europäischem Artenschutzrecht gewählt werden.

Sollte das RP dennoch an der Planung festhalten, muss die Hangkante in einem Tunnel unterfahren werden.

Sollte das RP auch diese Minimierungsmaßnahme ablehnen, muss zur Überprüfung der Wirksamkeit der Fledermausschutz-Maßnahme diese dann einer detaillierten Wirkungskontrolle unterzogen werden, damit beim Ausbleiben der gewünschten Wirkungen nachgebessert werden kann (z.B. höhere Ausführung, ergänzende Lenkungsmaßnahmen etc.). Für die Wirksamkeitskontrolle muss der heutige Bestand fachgerecht ermittelt werden, auch zur Zugzeit. Wir gehen davon aus, dass deshalb inzwischen im Februar Fledermaus-Untersuchungen stattgefunden haben, da auf Grund der milden Witterung der Fledermauszug bei einigen Arten bereits stattgefunden hat. Wir bitten, uns diese Daten zur Verfügung zu stellen.

Sowohl die Wirksamkeitskontrolle (Kontrollinstrumente, Kontrollinstitution, finanzielle Ausstattung zur Durchführung der Kontrolle) wie auch die eventuell notwendigen Nachbesserungen müssen im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden.

LBP:

„... eine beidseits 2 m hohe Schutzwand wird als notwendig erachtet und bei Realisierung des Vorhabens empfohlen. Bei dieser ist zwar von einer geringeren Minderung zu erwartender Individuenverlust-“

te gegenüber einer z. B. 4 m hohen Schutzwand auszugehen, jedoch wäre einerseits auch bei letzterer keine vollständige Vermeidung von Kollisionen möglich, andererseits wird eine solche vor dem Hintergrund der damit verbundenen Kosten auch nicht mehr als verhältnismäßig eingestuft.“

Da die Erfassung der Fledermausarten und –anzahl unzureichend erfolgte, ist eine derartige Abwägung nicht nachvollziehbar.

*„... Kombination des Bauwerkes mit der Rohrleitung der Bodensee-Wasserversorgung eine spezielle und im Rahmen der Planung beachtenswerte Situation dar.
Eine Entschärfung der Situation könnte durch Verlegung der Rohrleitung an die Seite bzw. die Unterseite der Brücke erfolgen. Dies würde als sinnvolle Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahme eingestuft.“*

Das RP hat diesen Vorschlag nicht in die Planung übernommen. Wir sehen darin einen Verstoß gegen das Minimierungsgebot.

Vögel:

LBP S. 214:

„Die Vorkommen des Halsbandschnäppers konzentrierten sich im süd- bis süd- westexponierten Teil des Gebietes südlich des Hartwaldes.

Das Obstwiesengebiet der Büchenau westlich der bestehenden L 1197 wies mit 2 Revieren des Wendehalses, einem Mittelspecht sowie einem Halsbandschnäpper (Brutverdacht) etwas höhere Bestände als 2001 und gleichzeitig etwas niedrigere als 2006 auf. Die Hangwälder zum Neckartal wiesen 2007 etwas mehr Mittelspechte (zwei zusätzliche Brutverdachtsfälle) als in den Vorjahren auf.“

Die Darstellung, dass die Billinger-Variante schädlicher für die Vögel sei, ist nicht nachvollziehbar. Der Neubau einer Straße durch ein bisher großes, unzerschnittenes Gebiet muss naturschutzfachlich immer als problematischer angesehen werden, als die verkehrliche Mehrbelastung einer bereits bestehenden Straße. Einen Ausbau der L 1197 halten wir darüber hinaus nicht für notwendig.

Besonders problematisch in Bezug auf den Vogelschutz ist die Antragstrasse, wenn der verkehrlich notwendige Weiterbau Richtung Waiblinger Westtangente naturschutzfachlich gewichtet wird. Hier ist ein Vogelbrutgebiet von überregionaler Bedeutung. (Karte 5.3a)

Biotope:

Die C-Trasse zerstört zahlreiche Biotope (Karte 5.2a), nicht so die Billinger-Trasse.

Bei der Billinger-Variante gibt es keine Notwendigkeit des Ausbaus der L 1197. Deshalb führt diese Trassenvariante auch nicht zu Zerstörungen von Biotopen. Stark gefährdete Tierarten nach EU-Artenschutzrichtlinie sind durch die Billinger-Variante nicht bedroht.

Bei der Antragstrasse wird ein wesentlich größeres Gebiet nachts durch Licht beeinträchtigt, als bei Billinger.

3. Erholungsgebiet, Beeinträchtigung durch Lärm

Bedauerlicherweise gibt es für das Gebiet Büchenau keine Isophonlinien, so dass ein direkter Vergleich der Varianten C1 mit „Billinger“ nicht möglich ist. Ebenso wenig gibt es Lärmdifferenzkarten (Nullbelastung – Antragstrasse), obwohl dies auf der Erörterungsverhandlung zugesagt wurde.

LBP S.73:

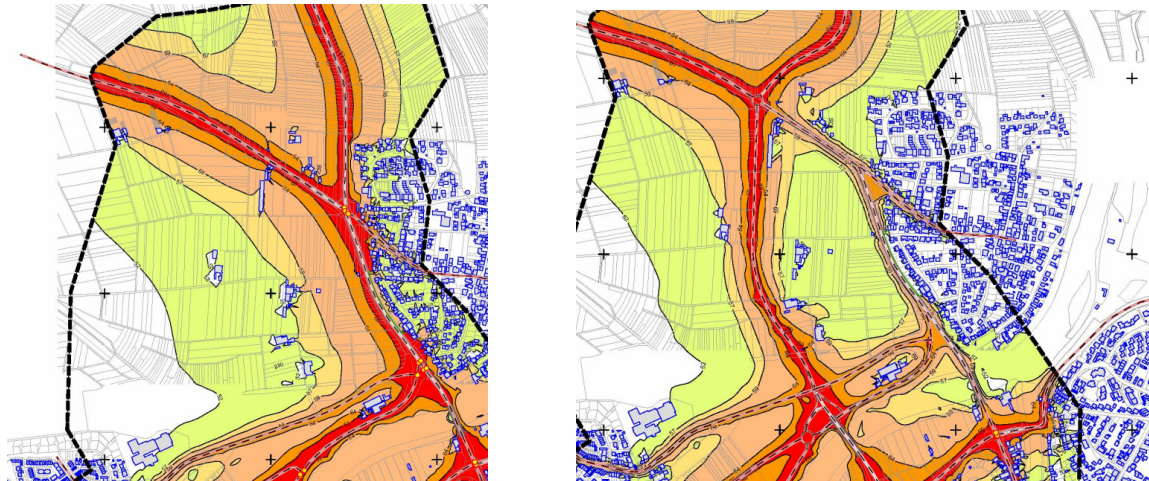
„Lärmgrenze für Erholung in der Landschaft von 50 dB heute auf Grund der Vorbelastung schon überschritten“ (in der Büchenau)

Diese Behauptung ist nicht belegt.

Karte 13.2.2 und LBP S. 165 belegen, dass ein über 20 ha großes, wichtiges Erholungsgebiet durch C1 verlärmert wird. Die Behauptung, dass durch das Pflanzen von Bäumen, Gehölzen und Landschaftsrassen(!) die Verlärmung des Erholungsgebietes kompensiert wird, kann nicht ernst gemeint sein. Es ist auch dem Gutachter bekannt, dass Bäume und Büsche keine lärmindernde Wirkung haben (erst ab 300 m breite).

Die Verlärmung des wichtigen Naherholungsgebietes Büchenau kann nicht durch weniger Lärm entlang der L 1197 alt kompensiert werden.

Bei der „Billinger-Variante“ wird das verlärmte Gebiet bei Neckargröningen nicht größer (siehe hierzu UVS neu S. 86 Vergleich S. 90)



Das Gebiet, welches durch die Billinger-Variante zusätzlich verlärmert würde, ist im Vergleich zur Antragstrasse wesentlich kleiner.

Das Gebiet Büchenau hat für die Erholung eine wesentlich größere Bedeutung als das Gebiet bei Neckargröningen.

4. Vermeidungsmaßnahmen - Begleitmaßnahmen - Minimierungsmaßnahmen – Ausgleichsmaßnahmen

Zu den Vermeidungsmaßnahmen siehe Kapitel „Vermeidung“.

Der Gutachter unterscheidet nicht zwischen Begleitmaßnahmen, die sowieso für den Straßenbau notwendig sind, Minimierungsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen. Dadurch kommt er zu der falschen Schlussfolgerung, dass der Eingriff ausgeglichen sei.

LBP S. 86:

„... breite Talbrücke zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Geländeklimas (Aufrechterhaltung des Frischluftabflusses im Neckartal) und zur Verminderung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes“

Warum eine breite Brücke den Frischluftabfluss im Neckartal aufrechterhält und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dadurch vermindert wird, erschließt sich dem Leser nicht.

Die „Billinger-Brücke“ ist wesentlich niedriger und behindert deshalb den Kaltluftstrom nicht. Außerdem wird das Landschaftsbild durch niedrige Brücken weniger gestört, insbesondere dann, wenn eine Brücke in einem bereits vorbelasteten Gebiet gebaut wird.

LBP S.87: Ausgleichsabgabe 2,70 €/m²

Dieser Betrag ist nicht nachvollziehbar, da es sich um wertvollste landwirtschaftliche Fläche handelt.

Maßnahmen im Straßenbereich sind weder Minimierungsmaßnahmen noch Ausgleichsmaßnahmen, sondern Selbstverständlichkeiten. Böschungsbegrünung ist keine Kompensationsmaßnahme, schon gar nicht für den Verlust von Ackerfläche. Böschungsbegrünung ist auch keine Lärmschutzmaßnahme.

Da die Realisierung der Ausgleichs- und Ersatz-Maßnahmen nicht kontrolliert wird, muss jede Maßnahme mit einem Realisierungswahrscheinlichkeitsabschlag beabsichtigt werden. Da es keine Finanzierung und keine zuverlässige Kontrolle der Pflegemaßnahmen gibt, muss ein weiterer Abschlag erfolgen. Bei dieser realistischen Betrachtungsweise muss bei den Ausgleichsmaßnahmen erheblich nachgebessert werden.

Alle Flächen, auf denen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stattfinden, müssen grundbuchrechtlich gesichert werden. Die Ausgleichsmaßnahme ist als Grunddienstbarkeit ins Grundbuch einzutragen. Dies ist im Planfeststellungsbeschluss festzulegen.

Auf privaten Flächen muss die Pflege der Ausgleichsmaßnahmen über Vertragsnaturschutz erfolgen, dies ist im Planfeststellungsbeschluss festzulegen.

Auf Flächen, die im Besitz der öffentlichen Hand sind, muss die Pflege durch das Straßenbauamt dauerhaft sichergestellt werden. (Schaffung eines Haushaltstitels)

Ausgleichsmaßnahmen, die auf Flächen abseits der Baumaßnahme stattfinden, sind vor Beginn der Baumaßnahme in Angriff zu nehmen.

Sämtliche Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen haben spätestens 1 Jahr nach Ende der Fertigstellung der Baumaßnahme fertiggestellt zu sein. Mit den Naturschutzverbänden und der Naturschutzverwaltung muss ein Abnahmetermin vereinbart werden. (Im Planfeststellungsbeschluss verbindlich festzulegen.)

Die zuständige Naturschutz-Behörde ist verpflichtet, ein Ausgleichs- bzw. Ersatzflächenkataster zu führen. Alle 3-5 Jahre muss ein Monitoring der Ausgleichs-Flächen stattfinden.

Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Einzelnen:

- M 1.1, 5, 7, 8, 10 Böschungsbegrünung
ist sowieso notwendig, geringwertige Lebensraumfunktion für Tiere, teilweise sogar kontraproduktiv
Die Pflege des Straßenbegleitgrüns erfolgt erfahrungsgemäß nicht fachgerecht, es wird nicht auf Brutzeiten geachtet, auch nicht auf Insektenverträglichkeit des Eingriffs.
- M1.2 + 9 + 11 Regenrückhaltebecken
sind sowieso notwendig, deshalb kann dies nicht als Minimierungsmaßnahme gewertet werden. Da die Fläche des Regenrückhaltebeckens auf dem Westufer darüber hinaus völlig von Straßen umschlossen ist, ist diese Fläche für den Naturschutz vollkommen wertlos. Auch das Versickerungsbecken bei km 2+740 kann als Bestandteil der Entwässerungsanlage nicht Teil des Ausgleichflächenkonzepts für den Eingriff sein. Die das Becken umgebenden Restflächen sind wegen der Nähe zur Straße für Naturschutzzwecke gleichfalls völlig ungeeignet.
- M 2.1 beidseitige Anlage von Spritzschutzwänden auf der Brücke
kann nicht als Minimierungsmaßnahme gewertet werden.
Gibt es Brücken, die ohne Geländer gebaut werden?

- M 3 regelmäßige Rohbodenschaffung in der Einschnittsböschung zum Schutz des Nachtkerzenschwärmers
Wie wird die Bodenerosion verhindert?
- M 4 Böschung neben der Straße im oberen Bereich der Büchenau
Die Abflachung der Böschung in dem Maße, dass die Fläche landwirtschaftlich genutzt werden kann, halten wir angesichts der sehr hohen Flächenverluste für die Landwirtschaft für sinnvoll.
- M 4.1 Anlage einer Magerwiese an der Böschung der Straße
da von einer stark befahrenen Straße, noch dazu in der Nähe des Kreuzungsbereichs, erhebliche Stickstoffemissionen ausgehen, wird diese Fläche ständig gedüngt. Eine artenreiche Magerwiese kann hier nicht entstehen.
Da sich die Maßnahme im unmittelbaren Straßenbereich befindet, kann sie nicht als Ausgleichsmaßnahme gewertet werden.
- M 4.2 Zauneidechsen-Biotop
direkt neben der Straße halten wir für fragwürdig. Statt dessen sollten Zauneidechsen-Biotope im östlichen Gewerbegebiet von Aldingen auf den Randflächen zum Grüngelände geschaffen werden. Hier können Trockenmauern und Steinhäufen angelegt werden mit Zugang zu extensiv genutzten Grasflächen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum immer nur der Wirtschaftszweig „Landwirtschaft“ Fläche für Ausgleichsmaßnahmen opfern muss. Angesichts der geringen Intensität der Flächennutzung in diesem Gewerbegebiet kann hier problemlos Fläche für den Naturschutz gewonnen werden. Auch gebietet es der Lastenausgleich, dass Ausgleichsflächen auch auf Remsecker Gemarkung stattfinden. Schließlich ist diese Stadt ein Befürworter der Straßenbau-Maßnahme.
- M 11 Acker zu Magerwiese
Um aus einem gut gedüngten Acker eine Magerwiese zu machen, ist eine regelmäßige mehrmalige Mahd im Jahr und die Mahdabfuhr über Jahre hinweg erforderlich. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wie dies gewährleistet werden soll.
- M 12 + 13+17+20+29-34: neu zu pflanzende Obstbäumen
bei der Sorte der Unterlage ist auf Schwachwüchsigkeit zu achten, da die Pflege der Bäume nicht dauerhaft gewährleistet ist.
Wir halten die Empfehlung des Gutachters, auf jede Düngung und die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln zu verzichten, für falsch.
Auch Obstbaumwiesen müssen gedüngt werden. Eine Düngung auf niedrigem Niveau erhöht sogar den Artenreichtum der Wiese und fördert die Gesundheit der Bäume. Pflanzenschutzmittel gegen neuartige Krankheiten (Schwarzrindkrankheit und andere Klimawandelfolgen) sollten eventuell zugelassen werden, wenn dies biologisch vertretbar ist.
In den ersten Jahren und in extrem trockenen Sommern muss ein Bewässern der Bäume sichergestellt werden.
Angesichts der sehr großen Schwierigkeiten, die Pflege der Obstbäume sicher zu stellen, schlagen wir vor, auch Eichen und Hainbuchen zu pflanzen, die nicht regelmäßig geschnitten werden müssen.
- M 21 Umwandlung in Grasland bei Mahd 1/3 der Fläche als Altgrasbestand belassen
Pflege nicht gewährleistet
- M 22 Acker zu Wiese als Erosionsschutz:
Verlust von landwirtschaftlicher Fläche, wer kontrolliert dass nicht umgepflügt wird?
- M 24 Acker zu Wald
Verlust von landwirtschaftlicher Fläche, wer kontrolliert die naturnahe Bewirtschaftung des

Waldes? Ist Waldausgleich in einer walddreichen Gegend überhaupt notwendig? Das Regierungspräsidium Karlsruhe hält den Ausgleich von Eingriffen in den Wald nur durch Wiederaufforstung an anderer Stelle in walddreichen Gegenden für nicht notwendig. Hält das Regierungspräsidium dennoch an der Aufforstung fest, muss auch dieses Gebiet ein Teil des Schonwaldgebietes werden. (siehe Punkt 26)

- M 25 Rebhuhnrefugien
die Landwirte müssen für die Anlage und die Pflege der Streifen dauerhaft entschädigt werden, sonst werden die Streifen schnell wieder untergepflügt.
Wir bitten um Klärung, wie das Problem mit der EU-Subventionierung gelöst wird, da nach EU- Recht eine Doppelsubventionierung nicht stattfinden darf.
- M 26 Altholzinsel im Weidachtal (1,2 ha)
Das Gebiet muss als Schonwald ausgewiesen werden, sonst kann es nicht als Ausgleichsmaßnahme gewertet werden, da eine Kontrolle der Maßnahme nicht dauerhaft gewährleistet ist.
Wir schlagen die Vergrößerung des Schonwaldgebietes auch auf die bewaldeten Hänge am Neckar vor (wichtiges Fledermaushabitat)
Die Schonwaldausweisung hat vor dem Eingriff zu erfolgen.
Die Festlegung der Pflege und Entwicklungsmaßnahmen allein über die Forsteinrichtung (mittelfristige Betriebsplanung) halten wir für völlig unzureichend, da die Forstverwaltung häufigen Strukturreformen unterworfen ist und sich deshalb die Forsteinrichtung schnell wieder geändert werden kann.
Sollte das RP dennoch auf die Schonwaldausweisung verzichten, muss auch für das Waldgebiet eine grundbuchrechtliche Sicherung für die Ausgleichsmaßnahme erfolgen.
- M 27 Obstbaumverpflanzung
sollte dies nicht verwirklicht werden können (Bäume wachsen nicht an), muss sichergestellt werden, dass neue Bäume gepflanzt werden. Dann ist eine weitere Ausgleichszahlung für den time-lag zu leisten.
- M 28 Grünbrücke
auf beiden Seiten der Grünbrücke sollten Schutzstreifen angelegt werden.
Auf das parallel laufende Feldwegeteilstück südlich der Straße, unterhalb der Grünbrücke sollte verzichtet werden

Fazit des Gutachters:

LBP S.197:

„Für alle betroffenen Arten ist allerdings davon auszugehen, dass mindestens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen die Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustandes gewährleistet bzw. eine Verschlechterung vermieden werden kann. Die Maßnahmen sind überwiegend zudem bereits kurzfristig wirksam. Eine Übersicht der für die jeweils beeinträchtigten Arten geeigneten und anrechenbaren Maßnahmen sowie deren Bilanzierung ist in Tabelle 10.3 dargestellt. Sie sind insoweit aus Sicht der Gutachter als im vollen Umfang funktionserhaltend einzustufen. Die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang wird im Sinne des §42 Abs. 5 BNatSchG neu nach fachlicher Beurteilung weiterhin erfüllt.

Insoweit wird kein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 (und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1) BNatSchG neu erkannt.“

Angesichts

- der vollkommen unzureichenden Bestandserhebung,
- der Bewertung von selbstverständlich notwendigen Straßenbegleitmaßnahmen als Minimierung- bzw. Ausgleichsmaßnahmen

- der völlig unzureichenden Ausgleichsmaßnahmen,
- der völlig fehlenden Kontrolle, ob die Ausgleichsmaßnahmen auch realisiert werden
- der in keiner Weise gesicherten dauerhaften Pflege der Ausgleichsmaßnahmen
- der völlig fehlenden Kontrolle der Umweltauflagen während der Bauzeit,

ist dieses Fazit des Gutachters weder sachgerecht noch nachvollziehbar.

Ausgleichs- und Ersatz-Maßnahmen, die wir ergänzend vorschlagen:

- Altlastenbeseitigung im Kuffental und Renaturierung des Mussenbaches
LBP S. 86: *Die zunächst vom Landkreis Ludwigsburg vorgeschlagene Altlastensanierung im Kuffental wurde nicht weiterverfolgt. Auch aus der Sicht der Höheren Bodenschutzbehörde werden keine sinnvollen Möglichkeiten gesehen, Kompensationsmaßnahmen, die sich auf diese Altablagerung beziehen, für das Schutzgut Boden zu realisieren. Altlastensanierung im Kuffental wurde als nicht geeignet für Ausgleich beim Bodeneingriff gesehen.*
Weder die Stellungnahme des Landratsamtes, noch die Stellungnahme der oberen Bodenschutzbehörde lagen den Unterlagen bei. Somit entzieht sich diese Argumentation einer Überprüfung.
Die Altlasten-Sanierung im Kuffental würde in einem funktionalen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Eingriff in den Westhang stehen. Durch den Ausbau der L 1100 wird direkt in den Holzbach eingegriffen. Es ist somit sinnvoll, als Ausgleich in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort den Holzbach zu renaturieren. Wir fordern deshalb den vollständigen Aushub der Altlast bis zur Bachsohle mit anschließender Schaffung eines naturnahen Bachlaufes. Hier könnten auch neue Feldgehölze als Ausgleich für die Eingriffe in §32 – Biotope auf dem Westufer geschaffen werden.
Diese Maßnahme kann auch als Ausgleich für die Eingriffe in den Fledermaus-Lebensraum auf dem Ostufer dienen, da Fledermäuse gerne an Bachläufen jagen.
Diese Maßnahme hätte auch den Vorteil, dass die Realisierung einfach kontrolliert werden kann und der Pflegeaufwand begrenzt ist. Da sich die Fläche im öffentlichen Besitz befindet, muss durch diesen Eingriff keine private (landwirtschaftlich genutzte) Fläche in Anspruch genommen werden.
Die Altlastensanierung sollte während den Bauarbeiten stattfinden, da dann die Baustellenlogistik bereits vorhanden wäre. Ein time-lag müsste, im Vergleich zur Pflanzung von Obstbäumen, nicht gezahlt werden.
- Schonwaldausweisung des Waidachtals und des Waldes am Neckarufer entlang (Fledermaus-habitat) um Todholzinseln dauerhaft zu sichern
- Integration der Wasserleitung in die Brücke zum Schutz der Fledermäuse und der Zugvögel
- Grünbrücke über die L 1197 auf Höhe des Tennhofes
- Dimensionierung des Regenklärbeckens bei 2+680 entsprechend dem „Handbuch zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser“, um eine Anreicherung des Bodens mit Schadstoffen zu verhindern.
- Behandlung aller Straßenabwässer, bevor sie in den Holzbach eingeleitet werden oder direkte Einleitung in den Neckar, ohne Belastung des Holzbaches

Vorschläge für entsiegelbare Flächen:

- Rückbau der L 1197 alt im Bereich zwischen Gewerbegebietszufahrt und TV Oeffingen

- Alternativ: Rückbau der L 1197 zwischen Gewerbegebietszufahrt und Zufahrt zum Schlossberg-Wohngebiet
- Rückbau der L 1142 von drei auf zwei Spuren
- Rückbau der Kreuzungsbereiche bei der alten Brücke in Remseck auf beiden Seiten
- Rückbau der Remstalstraße in Neckarrems
- Rückbau der Ortskernstraßen in Aldingen, Neckargröningen, Neckarrems

Außerdem fordern wir die Zahlung einer Kohlendioxid-Abgabe für die entstehen Kohlendioxid-Emission, die ohne diese Straßenbaumaßnahme nicht entstanden wäre.

- beim Bau
- beim Abtransport des Erdaushubs
- durch die Zerstörung von Boden
- durch die Zerstörung von Pflanzen und Tieren
- durch die Beschleunigung des Verkehrsgeschehens
- durch die Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens
- durch den dauerhaften Entzug von Vegetationsfläche

Die Ausgleichsmaßnahmen könnten bei der Billinger-Variante wesentlich geringer sein, da die Eingriffe nicht so groß sind und weniger Vegetationsfläche in Anspruch genommen wird.

5. Eingriffsminimierung während der Bauzeit

Der Gutachter hat zahlreiche gute Vorschläge gemacht, wie während der Bauzeit die Belastungen vermindert werden könnten. Es wurden keine Angaben dazu gemacht, wer wie während der Bauarbeiten kontrolliert, ob die Umweltauflagen eingehalten werden. Es wurden auch keine Angaben gemacht, was passiert, wenn die Auflagen nicht eingehalten werden.

Wir fordern, dass das RP einen Umweltbeauftragten auf Vorschlag der Naturschutzverbände benennt, der das Recht hat, jederzeit die Bauarbeiten zu kontrollieren. Die Stelle dieses Umweltbeauftragten wird von der Straßenbauabteilung des RPs finanziert.

Ebenso muss ein Denkmalschutzbeauftragter ernannt werden, da nicht damit zu rechnen ist, dass die Bauarbeiten freiwillig gestoppt werden, wenn Scherbenfunde auftreten. Mit Zeugnissen aus der frühesten Geschichte der Besiedelung dieses Raumes ist mit Sicherheit zu rechnen, da hier die Standortfaktoren in vielerlei Hinsicht schon immer für die Menschen optimal waren.

Die Karten der vermutlichen Lage von Bodendenkmalen wurde nicht überarbeitet, obwohl das Denkmalschutzamt schon im ersten Verfahren auf Fehler in dieser Karte aufmerksam gemacht hat. Ein entsprechendes Schreiben liegt dem RP vor. Dieser Punkt kam auch in der Erörterungsverhandlung zur Sprache.

Um die Einschleppung von Neophyten durch Baufahrzeuge zu verhindern, fordern wir, dass die Baumaschinen vor dem Einsatz gereinigt werden müssen. Nach dem Bau muss ein Monitoring stattfinden, ob Neophyten eingeschleppt wurden.

6. Belastungsminimierung während dem Betrieb

Wir fordern die Festsetzung von Tempo 70 auf der neuen L 1197 als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss. Hierdurch ließe sich die Lärm- und Schadstoffbelastung für das Naherholungsgebiet Büchenau und das Neckarufer erheblich senken. Außerdem erhöht es die Verkehrssicherheit, es ist mit weniger tödlichen Unfällen und Unfällen mit Personenschaden zu rechnen. Durch die Steigung und den geschwungenen Verlauf der Strecke muss mit einem hohen Motorradaufkommen im Freizeit-

verkehr auf dieser Strecke gerechnet werden. Unfälle im Kurvenbereich auf dem Westufer und im Kurvenbereich auf dem Ostufer auf Höhe des TV Oeffingen sind vorhersehbar. In beiden Fällen quert der Verunfallende die entgegenkommende Fahrbahn.

(Die häufigste Unfallursache für Unfälle mit Personenschäden ist überhöhte Geschwindigkeit. Die meisten Unfälle mit Personenschäden passieren auf Landstraßen bei freier Fahrt.)

Ergänzende Umweltverträglichkeitsstudie (12.5n)

Teil 1 Vergleich C – E

UVS S.1:

„Für diese Variante (Billinger) sprachen nach Darstellung in der UVS zwar die im Vergleich zu den anderen Planfällen geringere Streckenlänge und der geringere Flächenbedarf.“

Angesichts des Bodenschutzgesetzes und des erklärten politischen Ziels, den Flächenverbrauch zu senken, ist das ein gewichtiges Argument.

*„Entscheidende Nachteile waren jedoch
- die ortsnahe Lage zwischen Neckargröningen und Aldingen, ...“*

Dies ist kein Nachteil an sich, da durch Billinger der Verkehr von Neckargröningen weiter entfernt geführt wird und sich dadurch der Lärm für das Wohngebiet verringert. (s.o.)

„- die damit verbundenen regionalplanerischen und städtebaulichen Probleme (Verlauf in einem regionalen Grünzug und in einer Grünzäsur)“

Dies ist in viel höherem Maße bei C1 der Fall, wird dort aber nicht ausdrücklich erwähnt. Die Billinger-Variante verläuft am Rand des Grünzugs.

„Trennwirkungen zwischen den Ortslagen und Belastung des zentralen Freiraumes, ...“

Die Billinger-Variante entlastet einen Teil dieses Freiraumes von Lärm, der heute stark vorbelastet ist. (s.o.). Bei einer Optimierung der Billinger-Variante (z.B. Grünbrücken, Lärmtunnel analog zu Neuge-reuth) könnte die Belastung des Freiraums minimiert werden.

C1 belastet einen wesentlich größeren Freiraum, der ebenfalls eine wichtige Rolle für die Naherholung spielt.

„- die Schwierigkeiten bei der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz“

Diese sind bei der Billinger-Variante geringer, da keine Probleme in Kornwestheim und anderen Gemeinden neu erzeugt werden.

Die Verkehrsverteilung zwischen der L 1197 und der L 1142 nach Hegnach kann durch verkehrslenkende Maßnahmen gesteuert werden, so dass kein Gebiet übermäßig belastet wird

„- die absehbaren Probleme mit dem Immissionsschutz für die Siedlungsgebiete und wohnungsnahen Freiräume.“

Beim Wohngebiet Schlossberg können Lärmschutzprobleme durch eine Galerie (teilweise Überdeckung der Straße an der Hangkante) gelöst werden. Diese Variante bietet durch eine Begrünung städtebauliche Chancen. Neckargröningen wird durch die Billinger-Variante erheblich entlastet, Aldingen wird nicht belastet. Die Belastung von Freiräumen ist geringer als bei Variante C1.

UVS S.2:

„unterscheidet sich die Variante E/4.3 von der Variante C1 durch ihren geringeren Abstand zu Aldingen und ihre ortsnahe Trassierung mit zusätzlichen Störungen von Wohn- und Wohnumfeldfunktionen.“

Dies ist eine bemerkenswerte Falschdarstellung. Es kann keine umweltfachliche Gleichgewichtung vorgenommen werden. Die E/4.3-Varianten sind besser, da das Wohngebiet Aldingen-Süd dadurch stark entlastet wird (besonders bei E/4.3-2).

UVS S.5:

„Unter gesamträumlichen Aspekten wird der Bau einer neuen Neckarbrücke im Verkehrsgutachten als notwendiger erster Schritt zur Verbesserung von Stuttgart eingestuft.“

Diese Aussage ist in den Unterlagen nicht belegt.

„Da in diesem Fall (E) aber sowohl die Entlastungswirkungen als auch die Zusatzbelastungen verstärkt werden, kann daraus kein unmittelbar entscheidender verkehrlicher Vorteil für diesen Planfall abgeleitet werden.“

Stimmt nicht, wenn Westtangente Aldingen aufgelöst wird. Zudem wird die Brücke extra dafür gebaut, eine möglichst hohe Verkehrswirksamkeit zu haben. Man kann einer Variante das dann aber nicht zum Vorwurf machen.

„... dass der Bau einer neuen Neckarbrücke nur an einem Standort erfolgen sollte, der die folgenden Netzergänzungen sinnvoll ermöglicht (B+S, S. 63). Als verkehrsplanerisch notwendige Ergänzung wird dabei eine durchgängige neue Verbindung zwischen Waiblingen und Kornwestheim unter Einschluss der Neckerquerung im Zuge der L 1197 genannt.“

Es ist kein Planungsauftrag für diese Durchverbindung vorhanden.

Wenn C1 seine verkehrliche Wirkung erst bei der Durchverbindung erreicht, muss diese Durchverbindung wenigstens nachrichtlich in den Unterlagen grob dargestellt werden. Außerdem müssen die ökologischen Auswirkungen einer Durchverbindung dargestellt und bewertet werden.

UVS S.6: (Lärmbelastung für Wohngebiet Südrand Aldingen)

„Bei den Varianten 1 +2 des Planfalles E/4.3(ohne bzw. mit Sperrung der L 1144) werden keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.“

Damit ist E/4.3 eindeutig im Vorteil. Da in der UVS nicht steht, dass die Lärmbelastung für Aldingen-Süd durch E/4.3 abnimmt, konnte dieser Vorteil nicht richtig abgewogen werden..

„Allerdings verbleiben Grenzwertüberschreitungen von maximal 7,7 dB(A) bei Variante 1 - E/4.3 sowie von maximal 4 dB(A) tags bzw. 6 dB(A) nachts bei Variante 2- E/4.3. Diese Belastungen resultieren aus der Erschließungsfunktion der L 1144 und dem angrenzenden Straßenzug der L 1100“

Warum müssen dann keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden?

UVS S 7:

Die geringen Differenzen zwischen C1, E/4.3-1 und -2 sind nicht nachvollziehbar, da bei E/4.3-2 die Westtangente aufgehoben wird und der gesamte Verkehr 200 m von der Wohnbebauung abrückt.

„Der Vorteil von Variante E 4.3/1, dass durch die Anbindung der Neckerquerung an die L 1144 im Westen Aldingens ein großer Anteil des Verkehrs der L 1144 in größerem Abstand um Aldingen herumgeführt wird, kann durch die Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen bei Variante C wettgemacht werden.“

Zweifelhaft ist, ob auch die NOx-Belastung durch Lärmschutzwände gesenkt werden kann.

Da Lärmschutzmaßnahmen Geld kosten und städtebaulich problematisch sind, sind die E-Varianten vorteilhaft. Dies gilt besonders in Bezug auf die Gesamtemissionen. Bei E muss der Verkehr nicht soweit ins Neckartal hinabfahren, um dann wieder auf der Westtangente hochfahren zu müssen, wobei auch noch mindestens drei signalgesteuerte Knoten zu überfahren sind. Gerade bei Brems- und Beschleunigungsvorgängen entstehen viel Lärm und Abgase.

Auch bei E müssen dort, wo Grenzwerte überschritten werden, ebenfalls Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

UVS S.8:

*„Fazit Die vorliegende Plausibilitätsprüfung bestätigt die Ergebnisse und den Variantenvergleich der UVS zur L 1197 Neckarquerung vom März 2006. Aufgrund der Optimierung der Planfälle C1 und E/4.3 und der etwas niedrigeren Belastungen in der Verkehrsprognose ist zwar insgesamt von einer Minderung der Umweltauswirkungen auszugehen. Diese Effekte sind allerdings bei beiden Planfällen im vergleichbaren Ausmaß zu erwarten. Die Gewichtung der Varianten untereinander wird davon nicht wesentlich berührt, so dass aus **umweltfachlicher Sicht weiterhin von einer Gleichwertigkeit der Planfälle ausgegangen werden kann.**“*

Dies stimmt für E/4.3-2 nicht, wie oben dargelegt. Die Bewertung des Gutachters entspricht nicht der Faktenlage.

2. Teil: Vergleich C - Billinger-Brücke

Unterlage 12.5n/UVSneu,

Die vorgelegten Planungen zur Billinger Variante sind überdimensioniert, sowohl den Ausbaustandard betreffend, wie auch die Anschlüsse betreffend. Überlegungen, die Trasse landschaftsschonend und naturschonend in das Gebiet zwischen Aldingen und Neckargröningen einzubinden, haben nicht stattgefunden. Sowohl für das Gebiet Schlossberg wie auch für den Freiraum zwischen Neckargröningen und Aldingen wurden keine Lärmschutzmaßnahmen untersucht.

Das RP hat eine Planung vorgelegt, wie die Billinger-Brücke nicht gebaut werden sollte.

UVS/2 S.2:

„Unter umweltfachlichen Gesichtspunkten ist nach wie vor davon auszugehen, dass sie trotz geringerer Flächeninanspruchnahme als die Antragstrasse einen Raum betreffen, der bedeutende Freiraumfunktionen besitzt...“

Diese Aussage trifft auch und verstärkt für die E- und C1-Varianten zu. (Ausführung zum Freiraum s.o.)

„... für die Wohnsiedlungen keine bzw. minimale Entlastungen bringen...“

„Billinger“ bringt hohe Entlastung für Neckargröningen, ohne andere Stadtteile stark zu belasten (im Gegensatz zu C1, das Aldingen stark belastet).

„... und das in Nachmeldung befindliche Vogelschutzgebiet VSN-40 deutlich mehr belasten.“

Die Karte 8.2n zeigt eindeutig, dass das wertvolle Gebiet dort liegt, wo es durch C1- und E-Varianten zu einer höheren Belastung kommt als durch Billinger.

Die Karte 8.1n zeigt eindeutig, dass Billinger besser bei Anhang IV-Arten abschneidet, und dies obwohl die Fledermäuse fehlen. Wären diese mit aufgenommen dann wäre Billinger noch wesentlich besser. Bei Billinger werden keine streng geschützten Arten bedroht.

UVS/2 S.4:

„An Schallschutzmaßnahmen sind entlang der L 1197 im Bereich des Wohngebietes Schlossberg in Neckarrems Lärmschutzwände zwischen 5,0 m und 10,0 m Höhe erforderlich, um einen Vollschutz zu gewährleisten.“

Diese Behauptung ist nicht nachprüfbar, da kein ausreichendes Schallgutachten vorliegt.

Das Lärmproblem am Schlossberg ließe sich mit einer Galerie lösen, die durch Dachbegrünung in Landschaft städtebaulich eingefügt werden kann.

Beim Schlossberg wären ca. 20 Häuser von einer Lärmzunahme betroffen, im Vergleich hierzu wären durch C in Aldingen-Süd ca. 100 Häuser durch die Lärmzunahme betroffen. Während man in Aldingen Lärmschutzwände (auf beiden Seiten der Straße!) für städtebaulich zumutbar hält, hält man dies am Schlossberg offensichtlich für unzumutbar.

„... durch Knotenpunktsausbildung mit der L 1140 (Abbiegespuren, Ausbau der L 1140).“

Der Ausbau der L 1140 wegen 3000 KfZ zusätzlich (von 20000 im Null-Fall) ist nicht notwendig, der Knoten kann wesentlich flächenschonender gebaut werden.

„Vergrößerung der Flächeninanspruchnahme von hochwertigen Böden...“

Sowohl die Knoten, wie auch die Straßen sind überdimensioniert. Hier ließe sich viel Fläche einsparen.

„... des Erholungsraumes in Siedlungsnähe...“

Auch bei C und E wird Erholungsraum zerstört (Büchenau 20 ha mit hoher Nutzungsfrequenz). Bei Billinger-2 wird der gesamte Verkehr von Neckargröningen abgerückt, das Gebiet zwischen Aldingen und Neckargröningen hat eine geringere Bedeutung als Erholungsraum, wegen der hohen Vorbelastung. Die Nutzungsfrequenz ist geringer. Da im Flächennutzungsplan der Gemeinde Remseck dieser siedlungsnahen Erholungsraum bebaut werden soll, kann er hier nicht negativ gewichtet werden. Hinzukommt, dass durch die Billinger-Varianten der verlärmte Bereich dieser Fläche nicht erhöht, sondern lediglich etwas verschoben wird.

„... und eines Kaltluftentstehungsgebietes...“

C und E führen mitten durch ein großes Kaltluftentstehungsgebiet auf beiden Seiten des Neckars. Das Kaltluftentstehungsgebiet bei Neckargröningen ist nicht dargestellt, dürfte vom Wert her wesentlich geringer sein, da es wesentlich kleiner ist.

„... Anlage paralleler Wirtschaftswege.“

Nicht überall notwendig, deshalb berechneter Flächenverbrauch bei Billinger weniger.

UVS/2 S.5:

„... landschaftsbildprägenden Hangkante des Neckartales durch Verlängerung der westlichen Rampe und Neuanlage der östlichen Rampe.

Verstärkung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die Einschnitte in die Hangkante infolge der verlängerten westlichen und der neu anzulegenden östlichen Rampe“

Die Landschaft ist vorbelastet auf beiden Seiten des Neckars durch Straßenbebauung und das Kieswerk. Die Rampen sind überdimensioniert, zwei Rampen sind auch nicht notwendig.

Ostrampe: Anschluss an L 1197 durch Kreisverkehr

Westrampe: Vollanschluss nicht notwendig, ein Kreisverkehr reicht

Bei C/E unberührte Landschaft auf der Ostseite, die ökologisch sehr hochwertig ist, bei „Billinger“ wird keine ökologisch hochwertige Landschaft betroffen.

„...sowie durch das Brückenbauwerk für den Radweg über der östlichen Rampe.“

Ein Radweg ist bei „Billinger“ nicht notwendig, da drei (3!) Brücken in unmittelbarer Nähe sind (Aldinger Wehr, alte Remsecker Brücke, Holzbrücke bei der Remsmündung), über die Fahrradfahrer fahren können.

„Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes durch 5 bis 10 m hohe Lärmschutzwände entlang der L 1197 im Bereich des Wohngebietes Schlossberg.“

Ließe sich auch durch Galerie vermindern, die landschaftlich eingebunden werden kann. (Dach begrünt). Bei C sind Lärmschutzwände in Aldingen auf beiden Seiten der Straße notwendig, die städtebaulich äußerst problematisch sind.

UVS/2 S.6/20:

„werden somit die Verkehrsbelastungen in der Mitte der Stadt Remseck a N konzentriert. Diese Tatsache ist aus Sicht der Gutachter als erheblich nachteilig für die Stadt anzusehen.“

Die Stadt Remseck besteht aus sechs Teilorten und ist ein Kunstgebilde ohne Mitte. Die benannte Mitte ist Freiraum. Die Stadt kann nicht als Monolith gesehen werden, Planungen müssen immer nach Teilorten differenziert betrachtet werden.

Zur Verwirklichung der im FNP geplanten neuen Mitte benötigt Remseck eine weitere Neckarbrücke, da die Entlastungswirkung durch C zu gering ist.

Außerdem muss bei einer zweispurigen Durchverbindung der C1-Variante zu den Bundesstraßen im Osten und im Westen davon ausgegangen werden, dass Verkehre zurückverlagert werden und Remseck dann keine Entlastung mehr hat. (siehe IGV-Gutachten Waiblingen 2003)

Die Billinger-Variante verlagert keinen Verkehr vom Echterdinger Autobahnkreuz. Sie entlastet genau das Gebiet von Lärm-Belastung, wo Remseck seine neue Mitte plant. Remseck braucht die Billinger-Brücke für seine neue Mitte.

UVS/2 S.7:

„Die L 1197 in Höhe des Kieslagerplatzes, also unterhalb des Wohngebietes Schlossberg wird bei Planfall Billinger Variante 1 minimal um 550 Kfz/24h entlastet, bei Planfall Billinger Variante 2 mit zusätzlichen 15.000 Kfz/24h belastet“

Zur Entlastung des unteren Schlossberges wäre ein Schlossbergtunnel vorstellbar. Am unteren Schlossberg sind max. 15 Häuser betroffen.

Billinger 2 führt zu einer hohen Entlastung von Neckargröningen, einem Wohngebiet mit ca.100, teilweise sehr großen Häusern.

„Fazit: Die Einschätzung, dass die Variante C1 deutlich günstiger ist als die Varianten im Raum Remseck, und dass diese damit keine zumutbare Alternativen im Sinne der FFH Richtlinie sind, kann deshalb aufrecht erhalten werden“

Dieses Fazit ist falsch,

- da die Abwägung der Wohngebiete Aldingen, Neckargröningen, Schlossberg falsch ist bei C1 muss die zusätzliche Belastung der Wohngebiete von Hegnach, Kornwestheim und Oeffingen noch negativ gewertet werden
- da die Abwägung der Erholungsgebiete Büchenau gegenüber Schlossberg/Neckargröningen falsch ist

Bei C1 muss die Zerstörung weiterer Erholungsgebiete durch die notwendigen Netzergänzungen mit berücksichtigt werden.

- Da die Abwägung der artenschutzrechtlichen Folgen in Bezug auf die Fledermaus-Population falsch ist (Billinger wurde in Bezug auf Fledermaus-Populationen nicht untersucht, vermutlich weil auf den ersten Blick erkennbar ist, dass hier keine Probleme entstehen).

Somit ist die Billinger-Variante eine zumutbare Alternative im Sinne des europäischen Artenschutzrechts.

UVS/2 S.8

„Für die Planfälle Billinger Varianten 1 und 2 wurden neue Lärmberechnungen durchgeführt (Büro Kurz und Fischer, November 2007), die auf der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung von November 2007 basieren. Dem entsprechend gibt es Modifizierungen der Isophonenpläne.“

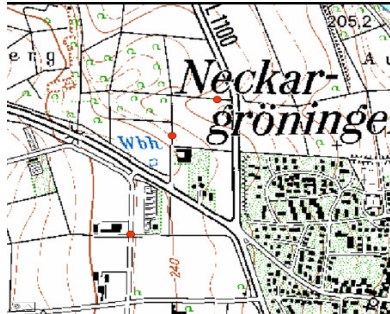
Die in den Unterlagen befindlichen Isophonenpläne sind laut Deckblatt von Juni 2007. Die modifizierten Isophonenpläne konnten nicht gefunden werden.

UVS/2 S.22/51

„In der Mulde Breitloch fließt Kaltluft in östlicher Richtung nach Neckargröningen. Das Neckartal ist eine unbelastete Luftleitbahn.“

Da die Billinger-Straße in einem Einschnitt verläuft, stellt sie keine Barriere für einen Kaltluftstrom dar. Da das Neckartal eine viel größere Bedeutung für die Durchlüftung des unteren Teils von Neckarremms hat, spielt der Kaltluftstrom der Mulde Breitloch nur eine sehr untergeordnete Rolle

UVS/2 S.26/55



„Zerschneidung von Wirtschaftswegen“

Die Zerschneidung von Wirtschaftswegen führt bei der Billinger-Variante zu geringem Zwang zur umwegigen Fahrweise. Durch einen Verzicht auf den direkten Anschluss der L 1100 ließe sich Flächenverbrauch vermeiden.

Alternativ könnte bei einem direkten Anschluss an die L 1100 die K 1666 aufgelöst werden.

Bei C1 müssen auf Grund der langen Strecke große Umwege durch neun Zerschneidung in Kauf genommen werden. C1 wurde dennoch in diesem Punkt nicht negativ gewichtet.

„Zerschneidung einer Grünzäsur“

Bei der Billinger-Variante wird diese Tatsache explizit erwähnt, die Zerschneidung eines Grünzuges bei C1 nicht. Somit erfolgt eine falsche Variantenabwägung.

UVS/2 S.26/55

„Belastung eines wertvollen Erholungsraumes“

Erholungsraum bei Billinger stark vorbelastet, im Gegensatz zur Büchenau bei C
Unterlagen vergleichen Billinger mit **Westuferseite** des Neckars bei C
falsche Variantenabwägung!

UVS/2 S.27/56

„Zerschneidung eines Radweges“

Der Radweg zwischen Schlossberg und Neckar könnte am Neckar entlang geführt werden, unter der Brücke durch und später auf die L 1197 führen

UVS/2 S.28/57

„Vorbereitung der Landschaft

Kanalisation des Neckars, andere Neckarbrücke, Wehranlage bei Aldingen, Verkehrsanlagen auf dem Westufer des Neckars“

Diese Punkte treffen alle auch auf C zu, sind aber nur unter „Billinger“ erwähnt

„Flächenentzug von hochwertigen Böden

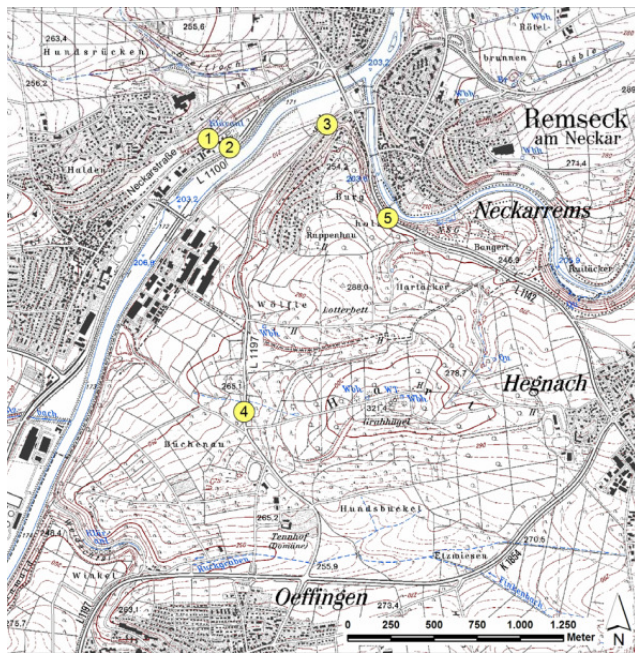
Billinger: 1390 ldm C: 950 ldm“

Diese Angaben werden sind nicht nachvollziehbar. Unserer Messung nach führt die C1-Trasse auf 1400 m über landwirtschaftlich hochwertige Fläche. Bei „Billinger“ sind große Teile der Fläche auf Grund der topographischen Verhältnisse nicht so hochwertig für die Landwirtschaft.

Analog hierzu bezweifeln wir die Angaben der Längen zur Bodenfunktion als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf und der folgenden Gesichtspunkte.

UVS/2 S. 34:

Ungeeignete Lage der Beurteilungspunkte:



Weder das Wohngebiet Aldingen-Süd (dort führt C1 zu besonders hohen Belastungen) noch Neckargröningen (dort führt „Billinger“ zu starken Entlastungen) flossen in die Bewertung ein.

Stattdessen wurde die L 1100 gewichtet (2), obwohl diese Straße als Ortsrandstraße mit überwiegend Gewerbegebietsanbau eine untergeordnete Rolle spielt.

Ebenso wurde die Neckarstraße in Aldingen gewertet (1), die völlig unabhängig von jedem Straßenbau durch verkehrslenkende Maßnahmen sofort beruhigt werden könnte.

Punkt 4 erfasst nicht den Ausbau der L 1197 bei Variante C+E. Nicht erfasst werden Hegnach, Oeffingen und Kornwestheim.

Die Abwägung auf Grund der gewählten Beurteilungspunkte muss fehlerhaft sein. Eine korrekte Variantenabwägung ist daher nicht erfolgt.

Bewertungspunkt Städtebau:

UVS/2 S.35/64

„Billinger: Zunahme der Verkehrsbelastung in den Wohnbereichen außer in Neckarremms“

Diese Darstellung ist falsch, da in den Wohnbereichen von Aldingen nimmt die Verkehrsbelastung ab. In den Wohnbereichen von Neckargröningen nimmt die Verkehrsbelastung ab.

UVS/2 S.35/64

„C1: Abnahme der Verkehrsbelastung in allen Wohnbereichen“

Diese Darstellung ist falsch. In Aldingen-Süd und in der Cannstatter Straße nimmt die Verkehrsbelastung zu

UVS/2 S.36/65

„Die Varianten Billinger 1, Billinger 2 und Remseck liegen jedoch in einem Raum, der trotz Vorbelastungen durch Verkehrswege, Gewerbeflächen und Gärtnereibetriebe wesentliche Qualitäten der Schutzgüter gemäß UVPG besitzt:

- siedlungsnaher Erholungsraum (Neckar; mehr oder weniger reich strukturierter Freiraum zwischen Aldingen und Neckargröningen),*
- Bereiche mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild (Neckar), - Grünzäsur gemäß Regionalplan Region Stuttgart,*
- Teilbereiche mit bedeutsamen Lebensraumfunktionen für Tiere und Pflanzen (Obstwiesen, Gehölze und Feldhecken),*
- Böden mit hoher und sehr hoher Bedeutung als Standort für Kulturpflanzen (natürliche Ertragsleistung) sowie als Filter und Puffer für Schadstoffe,*
- windoffene Freiräume (Kaltluftentstehungs- und -abflussflächen).“*

All diese Punkte treffen in noch viel stärkerem Maße für die Antragstrasse zu. Da die Antragstrasse ihre verkehrliche Wirkung erst entfaltet, wenn sie durchverbunden wird, müssen die dadurch betroffenen Flächen in die Abwägung eingestellt werden. Dadurch sind die negativen Folgen in Bezug auf die Schutzgüter gem. UVPG noch schlechter.

„Fazit Die Varianten im Raum Remseck sind zwar deutlich kürzer und beanspruchen deutlich weniger Fläche als die Antragstrasse, betreffen aber einen Raum, der bedeutende Freiraumfunktionen besitzt. Für die Wohnsiedlungen bringen sie keine bzw. minimale Entlastungen. Das faktische Vogelschutzgebiet VSN-40 wird durch sie deutlich mehrbelastet. Der Minimierung der Flächeninanspruchnahme und den bau- und 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 Hart gegenüber.“

Da die Beurteilungspunkte völlig ungeeignet gewählt wurden, konnte keine objektive Variantenabwägung erfolgen.

Die Variantenabwägung ist falsch.

Stellungnahme zu Redoxpotential:

Diese Stellungnahme haben wir vom biologisch dynamisch wirtschaftendem Calendula Kräutergarten bekommen. Daraus ist erkennbar, dass der Bau der Straße für den Kräutergarten zumindest die Gefahr eines erheblichen Umsatzrückganges beinhaltet. Dieser Konflikt wurde von der antragstellenden Behörde bisher weder erkannt noch gelöst.

Einfluss der Brücke und den damit verbundenen gesamten Veränderungen auf die Entropie

Das Leben aller Tiere und somit auch des Menschen ist gekennzeichnet von der Zunahme der Entropie. Diesem Naturgesetz wirken Pflanzen entgegen.

Durch die Einflüsse der Brücke ist davon auszugehen, dass die Entropie in der Region zunimmt und damit die dort wachsenden Produkte eine geringere ordnende Kraft haben.

Einfluss der Brücke und den damit verbundenen gesamten Veränderungen auf die Biophotonenaktivität der hier wachsenden Pflanzen mit dem einhergehenden Einfluss auf das Redoxpotential der Pflanzen.

Biophotonen lassen sich in der Quantenphysik zum einen im Korpuskelmodell, als auch in der Wellentheorie erklären. Beides sind jedoch Modelle, die diesem Phänomen nicht hinreichend gerecht werden. Messtechnisch sind Biophotonen zwischenzeitlich jedoch nachweisbar.

Das Aussenden von Biophotonen ist das Merkmal, was das Leben als solches kennzeichnet. Kommt der Stoffwechsel zum Erliegen, das bedeutet gleichzeitig, dass keine Biophotonen mehr ausgesendet werden, ist der Organismus tot.

Über Biophotonen werden alle Lebensprozesse gesteuert wie zum Beispiel die Vorgänge im Nukleus und seiner Nukleoli, die Mitose, die Meiose, der mitochondriale Stoffwechsel als auch der Stoffwechsel im endoplasmatischen Retikulum.

Aber nicht nur der intrazelluläre Stoffwechsel, auch der interzelluläre Stoffwechsel wird über das Emittieren von Biophotonen gesteuert.

Jeder lebende Organismus muss um seine Kommunikation und Koordination seiner z.T. Billionen von Zellen zu gewährleisten, Biophotonen emittieren. Die relative Anzahl der emittierten Biophotonen lässt einen Rückschluss auf die Bioaktivität des Organismus zu. Je höher die relative Biophotonenaktivität, desto geringer die Anzahl der „Fehlinformationen“, dadurch kommt es zu weniger Fehlsteuerungen und somit einer geringeren Reparaturrate. Das ist unter einer höheren bioaktiven Energie zu verstehen.

Jede Art von Störungen im Ökosystem hat einen negativen Einfluss auf die korrekte Aussendung der Biophotonen und den damit verbundenen Effekten zur Folge wie z. B. erhöhte Anzahl von fehlgesteuerten Stoffwechselfunktionen, falsch zusammengebaute Peptide, gestörte Atmungskette und die daraus resultierende Probleme wie z. B. freie Radikale.

Alles Zusammen führt den Organismus weg von der Gesundheit bis hin zu dem, was in unserem Kulturkreis als Krankheit verstanden wird.

Dabei ist nicht der einzelne Grenzwert maßgebend, sondern die Summe der negativen Einflüsse. Viele „kleine“ Störungen können das System zum kippen bringen, auch wenn der jeweilige Einzelstoff für sich aus momentaner Sicht keine Auswirkung vermuten lässt.

Eine vereinfachte Messmethodik der Auswirkungen der Biophotonenaktivität ist das so genannte Redoxpotential.

Dieses Redoxpotential gibt Auskunft über die ordnende Kraft z. B. des Lebensmittels auf den aufnehmenden Organismus. So stellt das Redoxpotential eine objektive Maßzahl über die innere Qualität dar.

Jeder negative Einfluss im Ökosystem lässt sich im Redoxpotential wieder finden, der dadurch abnimmt.

Durch den Bau der Brücke ist davon auszugehen, dass die Redoxpotentiale der im Calendula Kräutergarten angebauten Produkte sinken werden. Sie werden dann im Vergleich zu anderen Herstellern eine schlechtere Position einnehmen und somit an Marktanteilen verlieren.

Das wird einen enormen negativen Einfluss auf den Absatz der Produkte haben und somit sich stark wirtschaftlich schädlich auswirken.

Wie schon erwähnt ist das Redoxpotential eine vereinfachte Maßzahl für die Biophotonenaktivität. Die Biophotonen durchdringen als Lichtquanten ungehindert die Materie. Im Raum befinden sich folglich alle Biophotonen aller anwesenden lebenden Organismen. Die Biophotonen überlagern sich und die Biophotonen der einzelnen lebenden Organismen gehen mit fremden Organismen auf Resonanz oder Dissonanz, das bedeutet sie beeinflussen einander.

So gehen auch die Biophotonen von z. B. Pflanzen auf „Kommunikation“ mit dem menschlichen Organismus. Diese Kommunikation lässt sich mit Hilfe z. B. der EAV, der Kinesiologie, der Bioresonanz oder einem anderen gängigen Verfahren ermitteln. Diese Verfahren dienen dazu, für den zu testenden Organismus das Produkt zu finden, mit dem die beste Kommunikation stattfindet. Je höher die Biophotonenaktivität bzw. das Redoxpotential, desto besser die Kommunikation.

In diesen Testverfahren werden also z. B. pflanzliche Produkte ermittelt, die ein hohes Redoxpotential oder eine hohe Biophotonenaktivität haben.

Im Kundenkreis des Calendula Kräutergartens befindet sich ein sehr hoher Anteil von Kunden, die ein solches Testverfahren oder eine vereinfachte Form davon beherrschen. Es ist daher davon auszugehen, dass mit einem Sinken des Redoxpotentials eines Produkts dieses bei der Testung als nicht ausreichend bioaktiv befunden wird und somit aus dem Kreis der empfohlenen Produkte verschwindet.

Das hat zur Folge, dass der Calendula Kräutergarten zumindest diesen Teil seine Kunden und den damit verbundenen Absatz schlagartig verlieren wird.