

## **Anlagen zum Erläuterungsbericht**

**Anlage 5.1      Petition 14/1841**

**Anlage 5.2      Untersuchungen zu Baudurchführung und -finanzierung**

5.2.1      Bauvorbereitung Ablaufplan (2007)

5.2.2      Bauablaufplan und Mittelabfluss (2009)

**Beschlussempfehlungen und Berichte  
des Petitionsausschusses  
zu verschiedenen Eingaben**

Inhaltsverzeichnis

1.	14/1841	Straßenbau	IM	6.	14/1414	Ausländerrecht	IM
2.	14/2264	Tierschutz	MLR	7.	14/2151	Verkehr	IM
3.	14/2275	Tierschutz	MLR	8.	14/908	Natur- und Land- schaftsschutz	MLR
4.	14/985	Sozialversicherung	SM				
5.	14/1569	Sozialversicherung	SM				

## 1. Petition 14/1841 betr. Neubau der L 597 mit Bau einer Brücke über den Neckar

### I. Gegenstand der Petition

Die Petenten begehren die Änderung des planfestgestellten Trassenverlaufs der L 597 Mannheim-Friedrichsfeld-Ladenburg (3. Bauabschnitt: Neckarbrücke). Statt der planfestgestellten Variante 1a sollte die Variante 1 verwirklicht werden, die über 100 m weiter von der Wohnbebauung im Wohngebiet „W.“ entfernt verlaufe.

Ferner sollte die neue L 597 – zwecks Verdrängung von Autobahn-Ausweichverkehr – mit einem Fahrverbot für Schwerfahrzeuge belegt und der Knotenpunkt L 597/K 4138 bei Neckarhausen als Kreisverkehrsplatz und nicht als Lichtsignalgeregelte Einmündung ausgeführt werden.

### II. Sachverhalt

#### 1. Voruntersuchungen (ca. 1979 bis 1993):

Die Problematik der Variante 1 und ihrer Untervariante 1a ist untrennbar mit der Planungshistorie des 3. Bauabschnitts der L 597 (Neckarbrücke Ladenburg) verbunden. Die Variante 1 (sog. Kompromissstrasse) wurde schon Ende der 70er-/Anfang der 80er-Jahre – und nicht wie die Petenten behaupten, erst im Jahre 2000 – auf rein politischer Ebene zwischen der Straßenbauverwaltung und den betroffenen Gemeinden Edingen-Neckarhausen und Ilvesheim festgelegt und durch Gemeinderatsbeschlüsse bestätigt.

Die damalige naturschutzrechtliche und raumplanerische Ausgangslage unterschied sich fundamental von der heutigen Situation. Es gab z. B. Planungen für Wohnnutzung und Neuansiedlung von Gewerbe und Industrie im Bereich Ilvesheim-Neckarplatten und Neckarhausen, aber kein Landschafts- und Naturschutzgebiet in der Ilvesheimer Neckarschlinge.

Die Straßenbauverwaltung legte im April 1980 den Gemeinden zwei mögliche Trassenführungen vor.

- Trasse 1 mit weit westlichem Verlauf in der Nähe von Ilvesheim-Neckarplatten, und
- Trasse 2 mit weit östlichem Verlauf nahe am Rande des Gewerbegebiets von Neckarhausen.

Die Gemeinde Neckarhausen sprach sich für die Trasse 1, die Gemeinde Ilvesheim für die Trasse 2 aus. Durch Intervention der Bundeswasserstraßenverwaltung wurde die Brücke von Trasse 1 als einzig sinnvolle Querungsstelle des Neckars fixiert. Im Mai 1980 entwarf die Straßenbauverwaltung daraufhin unter Berücksichtigung der Gemeindevoten und der Vorgabe durch die Bundeswasserstraßenverwaltung eine Kompromissstrasse (später Variante 1) als Synthese von Trasse 1 und Trasse 2. Die Grundsatzbeschlüsse der jeweiligen Gemeinden zur „Kompromissstrasse“ datieren vom Juni/Juli 1980.

Die Naturschutzverwaltung hatte inzwischen eine Unterschutzstellung der Ilvesheimer Neckarschlinge

(Naturschutzgebiet) und des angrenzenden „Wörthfeldes“ (Landschaftsschutzgebiet) veranlasst. Die zugehörige Schutzgebietsverordnung wurde am 17. Dezember 1986 erlassen.

Im Jahre 1987 wurde der Vorentwurf für die Variante 1 („Kompromissstrasse“) fertiggestellt und die förmliche Anhörung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Die Naturschutzbehörden forderten nun eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die im Juni 1991 fertiggestellt und auf deren Grundlage im Spätsommer 1991 eine erneute Anhörung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt wurde.

#### 2. Vorplanung (1993 bis 1998)

Der Scopingtermin gem. Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG), welcher den Beginn der formalen Planung markiert, fand am 14. November 1993 statt. Dabei wurden die im Rahmen der Entwurfsplanung vertieft zu untersuchenden Varianten bestimmt.

Die Variantenuntersuchung für die Neckarquerung, die UVS 1991/1993 sowie die Verkehrsuntersuchungen ergaben Folgendes:

- Alle drei untersuchten Varianten sind von ihren verkehrlichen Auswirkungen her nahezu gleichwertig.
- Die von der Planung betroffenen Gemeinden sprechen sich für die Variante 1 aus (Durchfahrung des Wörthfeldes, entspricht weitgehend der o. g. „Kompromissstrasse“).
- Naturschutzbehörden und Naturschutzverbände befürworten die Nullvariante, ggf. noch die Variante 3 (östliche Umfahrung des Wörthfeldes, Ortsnähe zu Neckarhausen).
- Eine Unterfahrung des Neckars scheidet aus wirtschaftlichen Gründen aus und ist verkehrlich deutlich ungünstiger.
- Die UVS kam zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung des gegenwärtigen Zustandes der Natur im Untersuchungsgebiet Variante 1 die umweltverträglichste ist.

Der Straßenbaulasträger entschied sich dann nach Abwägung aller Belange für die Variante 1 (sog. „Kompromissstrasse“).

#### 3. Planfeststellungsverfahren (2001 bis 2002)

Im Frühjahr 2000 erfolgte die Meldung des Naturschutzgebietes „Ilvesheimer Altneckar“ als sog. Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung gem. Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der EG (FFH-Gebiet, Programm NATURA 2000). Ergänzend zur UVS wurde daher eine FFH-Erheblichkeits- und Verträglichkeitsprüfung durchgeführt mit dem Ergebnis, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen der geplanten Straßenbaumaßnahme nicht als erhebliche Beeinträchtigung einzuschätzen seien.

Im Januar 2001 leitete das Regierungspräsidium Karlsruhe auf der Grundlage der Variante 1 („Kompromiss-

trasse“) das Planfeststellungsverfahren für die Baumaßnahme „L 597 Friedrichsfeld–Ladenburg, 3. Bauabschnitt“ ein.

Bei der Planoffenlage von Mitte Februar bis Mitte März 2001 wurde von verschiedenen Seiten die vermeintlich fehlende Aktualität der Planfeststellungsunterlagen bemängelt. Auf Anregung der Planfeststellungsbehörde führte dies zur Neubearbeitung der Verkehrs-, Lärm- und Abgasgutachten. Die neuen Gutachten wurden im ersten Erörterungstermin im Juli 2002 vorgestellt. Dieser Termin diente hauptsächlich der Klärung und Verhandlung der zahlreichen privaten Betroffenheiten. Die Planfeststellungsbehörde verlangte diesbezüglich

- umfangreiche Nachuntersuchungen (z. B. auf Vorkommen bestimmter Rast- und Brutvogelarten und von Feldhamstern) sowie eine grundlegende Überarbeitung der UVS.
- Überprüfung zusätzlicher Trassenvarianten, die über Stellungnahmen des amtlichen und privaten Naturschutzes neu in das Verfahren eingebracht worden waren, auf Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit.

Die Untersuchungen von zusätzlichen Trassenvarianten sowie Rast- und Brutvogelarten brachten keine neuen Erkenntnisse. Hingegen führte die Untersuchung der Feldhamstervorkommen im Planungsbereich zum Nachweis von über drei Dutzend Tieren im Gewann „Wörthfeld“ zwischen Neckarhausen, der L 637 und Ilvesheim-Neckarplatten. Diese Population wäre bei Verwirklichung der Variante 1 (Kompromisstrasse) wegen der Zerschneidungswirkung nicht mehr überlebensfähig. Da es sich bei Feldhamstern um eine streng geschützte Art gemäß Anhang IV FFH-Richtlinie handelt, musste nun die Variantenentscheidung von 1996 überprüft und erneut in die Variantenbewertung eingetreten werden.

#### 4. Aufteilung in zwei Teilabschnitte (2003 bis 2004)

Die Planfeststellungsbehörde hat nach örtlicher Begehung mit den ökologischen Gutachtern im Dezember 2003 festgestellt, dass bei der augenblicklichen Rechtslage die Gefährdung der Hamsterpopulation im „Wörthfeld“ ein nicht tragbares Risiko für die Maßnahme bedeutet und die ursprüngliche Variante 1 unter Umweltgesichtspunkten auf keinen Fall mehr tragbar ist.

Es wurde vereinbart, die vorgesehene Baumaßnahme in zwei Abschnitte aufzuteilen und die Planfeststellung zunächst auf den nördlichen Teil bis zur K 4138 zu beschränken. Eine verkehrliche Abschnittsbildung wäre damit möglich. Um die Zerschneidung nordwestlich von Neckarhausen gering zu halten, wurden neue Varianten 1 a und 1 b (Tieflage von Variante 1 a) geplant und eng mit der Ruhrgaspipeline und der Bahnstromfernleitung gebündelt. Damit konnte die Durchschneidung des Landschaftsschutzgebietes und die Gefährdung der Hamsterpopulation vorerst weitgehend vermieden werden. Für diesen Abschnitt gab es keine weiteren Varianten, daher erübrigte sich eine selbstständige UVS.

In einem weiteren Teilabschnitt „Süd“ wäre die Fortführung der Trasse, sowohl über die Varianten 1 a und 3 als auch über eine die K 4138 möglichst weitgehend mitbenutzende Trasse (Variante 4) möglich. Diese Varianten wurden anschließend Gegenstand der im ersten Erörterungstermin geforderten neuen UVS.

Die Hamsterpopulation im „Wörthfeld“ wurde in den folgenden Jahren genau beobachtet. Nach dem extrem trockenheißen Sommer 2003 erfolgte ein dramatischer Populationseinbruch. Laut Kenntnisstand Sommer 2005 muss das isolierte Hamstervorkommen südlich der Ilvesheimer Schlinge als erloschen gelten.

Bezogen auf die Biotop- und Landschaftsraumsituation im Bereich „Wörthfeld“ (= LSG südöstlich der Ilvesheimer Schlinge) wurden von Naturschutzverwaltung und Planfeststellungsbehörde bei einer Besprechung am 8. Dezember 2004 folgende Feststellungen getroffen:

- Das „Wörthfeld“ dient vor allem Offenlandtierarten wie Wachtel, Feldlerche, Feldhase, Laufkäfer etc. als realer Lebensraum; für den Feldhamster stellt er aufgrund der o. g. Bestandssituation zur Zeit einen potenziellen Lebensraum dar.
- Das „Wörthfeld“ besitzt trotz des Populationseinbruchs weiterhin sämtliche abiotischen Voraussetzungen, um grundsätzlich als Feldhamsterlebensraum zu dienen, d. h. dieser Bereich ist auch aktuell als Lebensraum für den Hamster geeignet und eine Wiederbesiedelung ist mittel- bis langfristig nicht auszuschließen.
- Das „Wörthfeld“ ist aufgrund seiner Größe und der relativen Unzerschnittenheit für den zukünftigen Feldhamsterschutz unverzichtbar.
- Der Feldhamster ist bei den Fachplanungen (UVS, LBP) weiterhin adäquat zu berücksichtigen.
- Naturschutzfachliche Vermeidungs-/Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sollen vor allem dem vom Eingriff betroffenen Offenlandtierarten zu Gute kommen.

Aufgrund der o. g. Aussagen und unter Beachtung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebots wurde im Teilabschnitt „Süd“ die Variante 1 a beibehalten. Sie schont Lebensräume, die für die langfristige Sicherung der Artenvielfalt benötigt werden, ohne andere Schutzgüter (z. B. Wohn- und Wohnumfeldfunktion) über Gebühr zu beeinträchtigen. Neben dieser Eingriffsminimierung ermöglicht die Variante 1 a gegenüber Variante 1 u. a. die breitflächige Versickerung des Straßenoberflächenwassers über die Bankette, statt es in Einschnittmulden, Transportleitungen und Regenrückhaltebecken zu sammeln und über einen Regenwasserkanal (Hebeanlage) zum Neckar abzuleiten. Sie führt damit zu einer erheblichen Verringerung von Bau- und Betriebskosten der Straße.

#### 5. Planfeststellung der Teilabschnitte „Nord“ und „Süd“ (2004 bis 2006)

- Für den Teilabschnitt „Nord“ fand die erneute Planoffenlage im Juli/August 2004 und der Erörterungs-

termin am 23. November 2004 statt. Am 10. Oktober 2005 erging der Planfeststellungsbeschluss. Nachdem Klagen der Stadt Ladenburg und der Gemeinde Edingen-Neckarhausen zurückgenommen wurden, ist er seit dem 22. Februar 2007 bestandskräftig.

- Die Planoffenlage für den Teilabschnitt „Süd“ erfolgte im November 2005. Der Erörterungstermin fand am 21. Februar 2006 statt. Am 5. April 2006 erging der Planfeststellungsbeschluss für die geländegleiche Variante 1a mit Kleintierdurchlässen. In seinem Vorfeld war es zu einem Schriftwechsel zwischen den Petenten und dem Regierungspräsidium Karlsruhe gekommen, in dem die Petenten schon einmal darauf drangen, Variante 1a zugunsten von Variante 1 nicht zu verwirklichen. Gegen den Beschluss erhoben 12 Privatpersonen (darunter 11 der Petenten) und die Gemeinde Edingen-Neckarhausen Klage und begründeten diese u. a. mit vermeintlichen Eingriffen in die kommunale Planungshoheit, Abkehr von der „politischen“ Kompromisstrasse Variante 1 aus dem Jahre 1980, und führten noch Lärmbetroffenheit und Luftverschmutzung an. Rechtsgutachten ergaben äußerst geringe Erfolgsaussichten der Klagen. Daraufhin zogen bis Ende 2006 sämtliche Petenten ihre Klagen zurück. Nachdem Ende Januar 2007 auch die Klage der Gemeinde Edingen-Neckarhausen zurückgenommen wurde, war bei Eingang der Petition gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Teilabschnitt „Süd“ der L 597 nur noch eine Privatklage auf Verbesserung des Lärmschutzes für ein Wohnhaus im Außenbereich anhängig.

### III. Vorbringen der Petenten

Die Petenten machen Folgendes geltend:

1. Ihr Wohngebiet sei einer besonders hohen Lärmvorbelastung ausgesetzt:

Verkehrslärm der westlich des Gebietsrandes gelegenen K 4138 strahle ebenso in das Gebiet ein wie Betriebs- und Laderäusche von Großbetrieben im nördlich der K 4138 angrenzenden Gewerbegebiet Neckarhausen. Weitere Lärmbelastung gehe aus von der die Gemeinde Neckarhausen durchquerenden Bahnlinie Mannheim-Friedrichsfeld-Frankfurt (Main), den über Neckarhausen hinweg startenden und landenden Flügen vom bzw. zum Flughafen Mannheim-Neuostheim, sowie zeitweise von den ca. 2 bzw. 3 km entfernten Bundesautobahnen A 656 und A 6.

Diese Lärmvorbelastung sei bei der Schalltechnischen Untersuchung für die L 597 in den Planfeststellungsunterlagen ungerechtfertigterweise nicht berücksichtigt worden.

2. Die Verkehrsprognose für die L 597 gehe von falschen Voraussetzungen aus und komme folglich zu fehlerhaften Ergebnissen:

Insbesondere würden die Auswirkungen des Mautausweichverkehrs nicht bzw. nicht in realistischem

Ausmaß berücksichtigt. Ebenfalls nicht berücksichtigt sei eine mögliche Rolle der L 597 als Bedarfs-umleitungsstrecke der Bundesautobahnen. Schließlich sei auch die Verbindungsfunktion der L 597 in der Region mit unzutreffend niedrigem Rang angesetzt – dies speziell vor dem Hintergrund, dass nach der endgültigen Aufgabe des Projekts einer Rheinquerung zwischen Mannheim-Rheinau und Altrip ein verkehrsverteiler Ortsdurchfahrtsfreier Ring von Hochleistungsstraßen um den Ballungsraum Mannheim-Ludwigshafen/Rh. (B 38 a „Rhein-Neckar-Schnellweg“) absehbar Stückwerk bleibe. Folglich komme der L 597 nun eine höhere Verkehrsbedeutung zu. In Folge dessen werde der künftige Schwerverkehrsanteil auf der neuen Neckarquerung unterschätzt, was wiederum in der Schalltechnischen Untersuchung zu niedrige Immissionspegel für die L 597 ergebe, welche Rechtfertigung für die unterbliebenen Lärmvorsorgemaßnahmen für Neckarhausen sei.

Um den Lkw-Verkehr einzuschränken bzw. auf der Autobahn zu halten, sollten verkehrslenkende Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und Kontrollen auf den Brücken und den Zufahrten vorgesehen werden.

3. Der westliche Ortsrand von Neckarhausen werde durch die planfestgestellte Trasse in mehrfacher Hinsicht zusätzlich belastet, ohne dass dies im Planfeststellungsverfahren ausreichend gewürdigt worden sei:

- So werde die Hochlage der Trasse im Bereich der Neckarbrücke und der anschließenden Brückenrampen, die den Verkehrslärm viel weiter trage als eine geländegleiche Trassenführung, in der Schalltechnischen Untersuchung für die L 597 vernachlässigt. Von dieser Hochlage sei aber ein ähnlicher „Lärmteppich“ zu erwarten wie von der bestehenden, die Ortslage Neckarhausen auf einem Damm durchquerenden Bahnlinie Mannheim-Friedrichsfeld-Frankfurt (Main).

- Westlich von Neckarhausen sei die K 4138 durch eine lichtsignalgeregelte Einmündung mit der L 597 verknüpft. Die von dort ausgehende zusätzliche Lärm- und Feinstaubbelastung aus dem Anhalten und Wiederanfahren des Verkehrs sei aber in den relevanten Gutachten unterschätzt worden. Dass an dieser Stelle kein zeitgemäßer Kreisverkehr geplant worden sei, der eine Verstetigung des Verkehrsflusses und damit geringere Emissionen bewirke, sei nur darauf zurück zu führen, dass das Land den zusätzlichen Grunderwerb für einen großen Kreisverkehrsplatz gescheut habe.

- Die Verknüpfung der K 4138 mit der L 597 eröffne im Übrigen dem Verkehr zu/von der neuen Neckarbrücke, welcher – aus/in Richtung Heidelberg – zwischen L 637 und L 597 absehbar versuchen werde, die Über-Eck-Streckenführung beider Landesstraßen (Verknüpfung bei Mannheim-Seckenheim) „abzukürzen“, die Ortsdurchfahrten von Edingen und Neckarhausen als

„Schleichweg“. Dieser Schleichverkehr trete auf der K 4138, welche das Wohngebiet „W.“ nach Norden begrenzt, als Mehrverkehr in Erscheinung, sei bei der Schalltechnischen Untersuchung für die L 597 jedoch nicht mit angesetzt worden. Die Aussagen der Schalltechnischen Untersuchung für die L 597 seien daher insgesamt nicht belastbar.

4. Die Schadstoffhintergrundbelastung in Edingen-Neckarhausen sei unzutreffend dargestellt und wesentlich schwerwiegender, als im Luftschadstoffgutachten aus den Planfeststellungsunterlagen angegeben:

Lt. Kommunalem Emissionskataster 2004 der UMEG/LUBW sei Edingen-Neckarhausen bei flüchtigen Kohlenwasserstoffen (NMVOC) heute schon doppelt so hoch belastet wie die durch die neue Neckarbrücke zu entlastende Gemeinde Ilvesheim. Die vorhandene Staub- und Feinstaub-(PM10)-Belastung für Edingen-Neckarhausen sei tatsächlich 4- bzw. 5-Mal so hoch wie im Luftschadstoffgutachten aus den Planfeststellungsverfahren zur L 597 angegeben. Auch müsse mit einer weiträumigeren Luftverfrachtung der Partikel gerechnet werden, als sie der Gutachter ansetze. Die Staub- und Feinstaubbelastung in Edingen-Neckarhausen sei im Übrigen zwischen 2000 und 2002 um 25 % gestiegen.

Generell schneide die durch die L 597 zu entlastende Gemeinde Ilvesheim in allen gemessenen Parametern des Kommunalen Emissionskatasters günstiger ab als Edingen-Neckarhausen.

Das Luftschadstoffgutachten vernachlässige auch die Auswirkungen der Hauptwindrichtung (Fernwirkungen der A 656), der Eisenbahnstrecke und des Luftverkehrs auf die Immissionssituation in Edingen-Neckarhausen. Die im Winterhalbjahr im Oberrheingraben häufigen austauscharmen Inversionswetterlagen blieben unberücksichtigt, ebenso wie die Erhöhung des Lkw-Anteils am Gesamtverkehr nach Inbetriebnahme der neuen Neckarbrücke.

5. Die Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffentlastung von Mannheim-Seckenheim (und Ilvesheim) erfolge ausschließlich zu Lasten Neckarhausens:

Die beabsichtigte Entlastung der Ortsdurchfahrten von Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim werde mit einer Belastungsverlagerung in die bislang wenig belastete freie Landschaft (Naturschutzgebiet/Landschaftsschutzgebiet „Ilvesheimer Neckarschlinge“) erkauft. Neckarhausen als an diesen Bereich direkt angrenzende Kommune werde von der Belastungsverlagerung mit betroffen, ohne dass Abwehr- oder Minderungsmaßnahmen vorgesehen würden.

Die Problematik der Beeinträchtigung einer Frischluftschneise durch die neue Neckarquerung sei im Planfeststellungsverfahren überhaupt nicht behandelt worden.

#### IV. Stellungnahme des Innenministeriums und Umweltministeriums Baden-Württemberg

Die Prüfung der Petition ergab, dass beim Erlass des Planfeststellungsbeschlusses weder Fehler unterlaufen noch unbeabsichtigte Härten ausgelöst wurden.

1. Die in Zweifel gezogenen Gutachten zu Verkehr, Lärm und Luftschadstoffen beruhen auf mit der gebotenen Sorgfalt ermittelten, aktuellen Datengrundlagen und sind belastbar. Da die Auswirkungen von neu zu bauenden Straßen hinsichtlich Lärmbelästigung der Anwohner einen schwerwiegenden öffentlichen Belang darstellt, hat die Planfeststellungsbehörde auf die Ermittlung der Lärmimmissionen und ihre rechtliche Bedeutung im Rahmen ihrer Abwägungsentscheidung besonderes Gewicht gelegt.

§ 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ordnet an, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen ist, dass keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umweltwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieser Vorschrift sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG sind solche Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die in Ausführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erlassene Verkehrslärmschutzverordnung ist die im Hinblick auf die einzuhaltenden Grenzwerte maßgebliche Rechtsvorschrift. Die durch den Neubau der L 597 zu erwartenden Immissionen liegen unterhalb dieser Grenzwerte. Sie gelten daher als unbedenklich und sind von den Petenten hinzunehmen.

Entsprechend der gesetzlichen Regelung und der langjährigen höchstrichterlichen Rechtsprechung wurde nur die neue Straße in die Berechnung einbezogen, da Summenpegel mehrerer Lärmquellen, wie dies die Petenten fordern, im Hinblick auf Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz nur dann zu bilden sind, wenn die Summe aller Lärmpegel ein gesundheitsschädliches Maß erreichen würde. Dies ist nach den durchgeführten Erhebungen hier nicht der Fall.

Soweit die Petenten geltend machen, aus der Hochlage der Brücke erfolgten für sie unzumutbare Nachteile, ist darauf zu verweisen, dass die einschlägigen Grenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang dem Westrand von Neckarhausen (offenporiger Fahrbahnbelag) eingehalten sind, und zwar in dem 500 m vom Beginn der Brückenrampe entfernt liegende Wohngebiet „W.“ in dem die Petenten wohnen, wie im Übrigen auch in dem brückennahen Wohngebiet „Rudolf-Diesel-Straße“ sowie der unmittelbar neben der Brücke gelegenen Kleingartenanlage. Da die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten sind, besteht kein Anspruch der Petenten auf Lärmschutzmaßnahmen. Diese sind immissionsschutzrechtlich nicht

geboten und daher auch haushaltsrechtlich nicht zu rechtfertigen.

- Das Verkehrsgutachten ist nicht zu beanstanden. Das der Verkehrsprognose zugrunde liegende Straßennetz berücksichtigt für das Prognosejahr 2020 außer der neuen Neckarquerung all diejenigen verkehrsbedeutsamen Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bundesfern-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßennetz des Untersuchungsraums, deren Fertigstellung bis 2020 durch Verankerung in Bauprogrammen und Ausbauplänen (Bundesverkehrswegeplan, Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg u. dgl.) als hinreichend sicher angenommen werden kann. Zu Unrecht verweisen die Petenten in diesem Zusammenhang auf die Rheinquerung zwischen Mannheim-Rheinau und Altrip im Zuge der B 38 a (Rhein-Neckar-Schnellweg). Diese ist im Bundesverkehrswegeplan nicht zur Umsetzung bis zum Prognosehorizont vorgesehen und daher zu Recht nicht berücksichtigt worden. Die Ergebnisse der Verkehrsprognose sind vertrauenswürdig.

Mautausweichverkehr tritt im Untersuchungsgebiet z. Zt. nicht in nennenswertem Umfang auf. Auch durch die neue Neckarquerung im Zuge der L 597 wird keine attraktive autobahnparallele Verbindung geschaffen, bei der man mit solchem Verkehr rechnen müsste. Der Neubau der L 597 ist im Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg 1994 bis 2012 im vordringlichen Bedarf aufgeführt. Alle betroffenen Gemeinden haben die grundsätzliche Notwendigkeit der Baumaßnahme anerkannt. Mit der Maßnahme würden die Orte Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim vom Durchgangsverkehr entlastet. Die heutige Verkehrsführung der L 597 über die Neckarfähre ist nicht mehr geeignet, den überörtlichen Verkehr aufzunehmen. Die funktionale Einstufung und Bemessung von Landesstraßen erfolgt nach der künftigen regelmäßigen Belastung. Das Verkehrsgutachten kann daher nicht in Zweifel gezogen werden.

Die von den Petenten ebenfalls hilfsweise begehrte Verkehrsbeschränkung auf der neuen L 597 (Neckarbrücke) ist, soweit sie auf den Ausschluss von Schwerverkehr abzielt, mit der Widmung als Landesstraße nicht vereinbar. Sie wäre widersinnig, da Zweck der neuen L 597 ja gerade ist, u. a. den ortsfremden Schwerverkehr aus den von Luftschadstoff-Grenzwertüberschreitungen bedrohten Ortsdurchfahrten von Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim abzuziehen.

Was die geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung betrifft, so wird in Folge der erforderlichen Lichtsignalsteuerung aller neuen Knotenpunkte bereits gut 50 % der Streckenlänge der L 597 auf 70 km/h beschränkt sein müssen; ansonsten gilt die allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung lt. StVO von 100 km/h für einbahnige Außerortsstraßen. Für weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen besteht gegenwärtig weder aus verkehrlicher, noch aus immissionsschutzrechtlicher Sicht ein Anlass.

Für den Planfeststellungsantrag hat der Verkehrsgutachter die verkehrstechnische Durchbildung und Leistungsfähigkeit jedes einzelnen Knotenpunktes im Verlauf der neuen L 597 untersucht. Die von den Petenten erneut aufgestellte Forderung nach einem Kreisverkehr am Knoten L 597/K 4138 war bereits aus früheren Planoffenlagen bekannt und wurde geprüft: Im Gegensatz zum Teilplanfeststellungsabschnitt Nord, wo Teilverkehre noch provisorisch über einen Kreisverkehr mit der L 597 verknüpft werden konnten, erwies sich diese Knotenpunktform jedoch für die volle Verkehrsbelastung der Gesamtstrecke als nicht ausreichend leistungsfähig. Auch wegen der belastungsmäßig dominanten Geradeausrichtung im Zuge der L 597 würde sich ein Kreisverkehr an dieser Stelle nicht eignen, da er dem Hauptverkehrsstrom unnötig viele Halte mit entsprechenden Lärm- und Abgasimmissionen aufzwingt. Bei den gegebenen Randbedingungen ist eine verkehrsunabhängig lichtsignalgesteuerte Einmündung auch in dieser Hinsicht die bessere Wahl. Lärm- und Schadstoffgutachten tragen den besonderen Verkehrsabläufen an Lichtsignalanlagen selbstverständlich Rechnung, indem entsprechende Anhalte- und Anfahrzuschläge gemacht werden.

Der von den Petenten befürchtete „Schleichverkehr“ über die K 4138 zur neuen Neckarbrücke setzt sich in Wirklichkeit aus umgelageretem Quell- und Zielverkehr von Neckarhausen zusammen, welche den kürzesten Weg von der/zur neuen Neckarbrücke nimmt. Zu ortsfremdem Verkehr durch die Ortslagen Edingen und Neckarhausen kommt es auf der K 4138 nicht.

- Was die Forderung der Petenten nach Bau der politischen „Kompromisstrasse“ Variante 1 betrifft, so zielt diese auf die Verwirklichung einer in wesentlichen Teilen naturschutz- und eigentumsrechtlich nicht genehmigungsfähigen Lösung. Dies war das Ergebnis des ersten Planerörterungstermins von 2002. Wären diese Fakten und die naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen schon Anfang der 80er-Jahre bekannt gewesen, wäre mit der Variante 1 (Kompromisstrasse) kein Planfeststellungsverfahren beantragt worden. Man hätte diese Trassenlage, unter Beachtung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebots, zwingend modifizieren müssen. Die Kompromisstrasse ist unter den heutigen gesetzlichen Vorschriften nicht durchsetzbar.

- Da die Schadstoffkonzentration sich besonders auf die Gesundheit der Anwohner auswirkt, wurde im Planfeststellungsverfahren darauf besonderes Augenmerk gerichtet. Im Ortsbereich von Seckenheim und Ilvesheim würden die Grenzwerte für Stickoxide der 22. BImSchV im Prognose-Nullfall (Werte in 2020, wenn keine Straße gebaut würde) überschritten werden. Nach dem Bau der festgestellten L 597 entfallen die Grenzwertüberschreitungen in Ilvesheim; in Seckenheim werden sie signifikant niedriger. Die Belastung wird in Neckarhausen-West im Bereich der Wohnbebauung nicht merklich ansteigen. Die Belastungen durch Benzol und Ruß erfahren keine spürbaren Änderungen durch das Vorhaben. Soweit die heutigen Mess- und

Rechnungsverfahren bereits Aussagen über die Feinstaubbelastungen erlauben, werden in Neckarhausen und Ladenburg weder zum heutigen Zeitpunkt noch nach dem Bau der planfestgestellten L 597 die gesetzlichen Grenzwerte überschritten.

Die Gutachter haben beanstandungsfrei festgestellt, dass nach Inbetriebnahme der neuen L 597 die leichten Erhöhungen der Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastungen für Neckarhausen wesentlich geringer sind und weniger Menschen betreffen, als die Verringerung in den Ortskernen von Seckenheim und Ilvesheim. Gerade das Gebot der Luftreinhaltung erfordert u. a. diese Baumaßnahme. Sie wird positive Auswirkungen auf die Umwelt haben, allein deshalb, weil ein gleichmäßig dahin rollendes Fahrzeug wesentlich weniger Schadstoffe ausstößt als ein vor Ampeln oder im Stau stehendes Fahrzeug und die Verringerung der Fahrstrecke zu einer erheblichen Verringerung der Schadstoffemissionen führt. Durch die Wahl der Variante 1a wurden erhebliche Beeinträchtigungen vermieden. Trotz der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleiben Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, die durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Die vorgesehenen Maßnahmen übernehmen Mehrfachfunktionen und tragen somit zur Kompensation von Eingriffen in verschiedene Landschaftspotenziale bei. Das Landschaftsbild und die Erholungsfunktionen werden durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen landschaftsgerecht wiederhergestellt.

Den Petenten kann insoweit entgegengekommen werden, dass im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen Bau-km 1+100 und 1+450 auf der Ostseite der L 597, zusätzlich zu den Auflagen im Planfeststellungsbeschluss, durch Geländemodellierung ein 1 bis 1,5 m hoher Wall zwischen Fahrbahn und parallel verlaufendem Hauptwirtschaftsweg/Geh- und Radweg vorgesehen wird. Hierfür hatte sich die Gemeinde Edingen-Neckarhausen in Gesprächen mit der Straßenbauverwaltung im Nachgang zur Klagrücknahme eingesetzt und zugesagt, dass sie die erforderlichen Mehrflächen hierfür aus Gemeindeländereien in das Zweckflurbereinigungsverfahren einlegen werde.

#### V. Vororttermin des Petitionsausschusses am 18. April 2008

Ein Petent erläuterte das Anliegen der Bürgerinitiative. So begehre diese in erster Linie die Änderung des planfestgestellten Trassenverlaufs der L 597. Statt der Variante 1a solle die Variante 1 verwirklicht werden. Er kritisierte das Festhalten der Regierung an der Variante 1a, die dies mit naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten begründe.

Weiter stellte der Petent dar, dass die Verkehrs- und Lärmschutzprognosen eine Einhaltung der Immissionsgrenzen ergeben hätten. Die Petenten bezweifelten dieses Ergebnis aber, da es sich hierbei nur um eine theoretische Berechnung handle. Sie erwarteten

hingegen eine Überschreitung der Grenzwerte. Die Petenten forderten daher bereits zum jetzigen Zeitpunkt Lärmschutzmaßnahmen, wie eine Geschwindigkeits- und Tonnagenbegrenzung für den Schwerlastverkehr, da solche Maßnahmen im Nachhinein nur sehr schwierig durchgesetzt und finanziell aufwendig nachgeholt werden könnten.

Der Bürgermeister der Gemeinde Edingen-Neckarhausen kritisierte, dass die von der Gemeinde favorisierte Variante 4 nur sehr oberflächlich geprüft worden sei. Insgesamt sei daher festzustellen, dass das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden bei den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt worden sei.

Der Planfeststeller erläuterte die verschiedenen „Schichten“ der Planung, um die Entstehung der verschiedenen Varianten zu erklären. Die weiteren Untersuchungen der Varianten hätten ergeben, dass die Variante 4 aufgrund der örtlichen Gegebenheiten größere finanzielle Probleme verursache. Weiter sei die Abänderung der Variante 1 in 1a erforderlich gewesen, um die Artenschutzproblematik zu lösen und die erforderliche Ausgleichsmasse zu reduzieren.

Der Berichterstatter fragte nach, inwieweit die Kosten für die Variante 4 höher als für die Variante 1a seien. Immerhin müsste bei der Variante 1a ein Anwesen „umbaut“ werden. Dagegen könne für die Variante 4 die vorhandene Kreisstraße 4138 mitbenutzt werden.

Der Regierungsvertreter erklärte hierzu, dass es sich hier um das Gebiet des Altneckars handle, welches durch Hoch- und Tiefgestade geprägt sei. Je weiter man sich an den Neckar annähere, desto höher seien die Grundwasserstände. Daher sei bei der Variante 4 eine Grundwasserwanne erforderlich, die ca. 2,4 Millionen Euro kosten würde. Zudem liege die Variante 4 nicht weit genug vom Flora-Fauna-Habitat-Schutzgebiet entfernt. Weiter sei die Kreisstraße für ca. 8.000 Fahrzeuge am Tag ausgelegt und könne die prognostizierten 22.000 Fahrzeuge täglich nicht tragen. Es könne daher nicht davon ausgegangen werden, dass die Kreisstraße „einfach mitbenutzt“ werden könne, sondern es würden weitgehende Verbesserungsmaßnahmen der Straße, eigentlich ein „kompletter Neubau“ erforderlich. Letztendlich sei auch die Zerschneidungswirkung der Variante 4 erheblich.

Der Berichterstatter fragte nach, ob bei der Planungsvariante 1 auch ein neues Planfeststellungsverfahren betrieben werden müsse. Der Regierungsvertreter erklärte, dass hierbei sogar in den bereits planfestgestellten Nordabschnitt eingegriffen werden müsste.

Der Berichterstatter stellte hierauf fest, dass demnach nur noch die Variante 4 als Alternative zur Variante 1a in Erwägung gezogen werden könne.

Der Berichterstatter vertagte die Kommissionssitzung vor Ort, wo die konkreten Planungen erläutert und auch eine Verlegung der Variante 4 (Variante „4a“) diskutiert wurde. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass das Innenministerium Baden-Württemberg zu den bei dem Vororttermin festgehaltenen Fragen Stellung nehmen solle.



## VI. Weitere Stellungnahme des Innenministeriums Baden-Württemberg

### A: Beantwortung der Fragen der Kommission des Petitionsausschusses

#### Zu Frage 1:

*Ist die Variante 4 bzw. eine Variante 4a im Hinblick auf das nahegelegte FFH-Gebiet nach europarechtlichen Vorschriften überhaupt realisierbar?*

#### Variante 4:

Als Bestandteil der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurde für Variante 4 eine FFH-Erheblichkeitsuntersuchung durchgeführt. Sie kam zu dem Ergebnis, dass bei einer Verwirklichung von Variante 4 erhebliche aus dem Verkehr bedingte Einwirkungen auf das FFH-Gebiet „Ilvesheimer Schlinge“ erfolgen. Diese Einwirkungen resultieren aus dem gegenüber der heutigen Kreisstraße ca 2,5 Mal stärkeren Verkehr. Diese Einwirkungen können den gegenwärtig günstigen Erhaltungszustand des Gebietes und seiner Tierpopulation nachhaltig stören. Sie verstoßen damit gegen das strikte Verschlechterungsgebot der FFH-Richtlinie der Europäischen Union. Dieses Verschlechterungsverbot besagt, dass bei Vorliegen einer für ein FFH-Gebiet beeinträchtigungsfreien Planungsalternative diese zwingend vorzuziehen ist. Eine solche Planungsalternative steht mit Variante 1a (Hochlage) zur Verfügung.

In der UVS wurde in Variante 4 ferner aufgezeigt, dass sie in ihrem südlichsten Abschnitt im Seckenheimer Gewann „Oberfeld“ Flächen durchschneidet, in denen der lt. Anhang 4 FFH-Richtlinie der Europäischen Union besonders geschützte Feldhamster auch 2005 noch nachgewiesen werden konnte. Damit besteht im „Oberfeld“ für Variante 4 dieselbe Eingriffsproblematik wie für die ursprüngliche politische Kompromisstrasse Variante 1 im „Wörthfeld“. Da die Trasse der Variante 4 im südlichen Teil (Unterführung der Straßenbahnlinie und der L 637) in Tiefelage verläuft, können ebenfalls wie bei Variante 1b (welche von den Petenten ersatzweise gefordert war) die naturschutzrechtlich wirksamen Vermeidungs- und/oder Minimierungsmaßnahmen nicht verwirklicht werden. Alle lt. Anhang 4 FFH-Richtlinie der Europäischen Union besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten und ihre Lebensräume stehen gleichfalls unter Schutz des o.g. Verschlechterungsverbotes. Damit gilt auch für den südlichen Teil von Variante 4, dass eine vorhandene beeinträchtigungsfreie Planungsvariante (Variante 1a mit Kleindurchlässen und naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen) zwingend vorzuziehen ist.

#### Variante 4a:

Eine „optimierte“ Variante 4, die die vorgenannte FFH-Problematik weitgehend vermeiden wollte, müsste erst nördlich der Unterquerung der Straßenbahn und der L 637 aus der Linienführung der planfestgestellten Variante 1a ausschwenken. Diese Variante 4a wurde mit identischen Trassierungsparametern wie Variante 4

entworfen und ist damit unmittelbar vergleichbar. Eine dreimalige Kreuzung mit der vorhandenen Ruhrgaspipeline ließe sich nicht vermeiden.

Die mitbenutzte Länge der K 4138 würde sich hierbei gegenüber der Variante 4 von ca. 720 m auf etwa 300 m reduzieren. Damit ginge ein wesentlicher Vorzug der Variante 4, Mitbenutzung einer vorhandenen Straße und damit eine Reduktion der Neuinanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für den Straßenbau, wieder verloren.

Hinsichtlich der Lärmbelastung wären Variante 4 und Variante 4a für Ilvesheim-Neckarplatten (Minimalabstand zum Wohngebiet ca. 140 m) deutlich schlechter als Variante 1a für das Wohngebiet „W.“ in Neckarhausen (Minimalabstand zur Bebauung ca. 180 m). Sowohl bei Variante 4 als auch bei Variante 4a würden die Nachtgrenzwerte der 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV) im Wohngebiet „Neckarplatten“ ohne zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen überschritten.

#### Zu Frage 2:

*Mit welchen Anschlusskosten ist im Falle der Variante 4 zu rechnen (insbesondere im Hinblick auf die Grundwasserwanne)?*

Der nachfolgende Kostenvergleich beschränkt sich auf den Teil-Planfeststellungsabschnitt Süd, von der L 637 bei Mannheim-Seckenheim bis zur K 4318 bei Neckarhausen.

#### Variante 1a:

Es wird mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 6,37 Mio. €, einschließlich aller Ingenieurbauwerke und Leitungsverlegungen, des Rückbaus der K 4138 und Lärmschutzmaßnahmen für das Anwesen R., gerechnet.

#### Variante 4:

Es wird mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 8,56 Mio. € gerechnet.

Die Kostendifferenz von 2,19 Mio. € ergibt sich hauptsächlich aus den Kosten für die zusätzlich erforderlich werdende Grundwasserwanne (ca. 2,12 Mio. €) zur Unterquerung der Straßenbahnlinie und der L 637. Die restlichen Mehrkosten resultieren aus den längeren Entwässerungsleitungen und der schallschluckenden Verkleidung für die Wände der Grundwasserwanne, welche nur ca. 100 m von den ersten Gebäuden des Wohngebietes „Lämmertänk“ von Mannheim-Seckenheim entfernt wäre. Hinzu kämen Kosten für zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen, im Anschluss an die Grundwasserwanne und im Wohngebiet „Neckarplatten“ die aus Zeitgründen nicht näher untersucht und bemessen wurden. Als Anhaltswert können für einen ca. 4 m hohen Lärmschutzwand Kosten in Höhe von etwa 125 €/lfdm und für eine entsprechend hohe Wand etwa 640 €/lfdm angesetzt werden. Bei der Wahl aktiver Lärmschutzmaßnahmen müssten die möglichst kleinklimatischen Effekte beachtet werden. Längere siedlungs-

nahe Wände oder Wälle sind möglichst zu vermeiden.

Der Flächenverbrauch von Variante 1 a beträgt ca. 8 ha, davon ca. 2,3 ha Flächenversiegelung. Der Flächenverbrauch von Variante 4 beträgt ca. 6 ha, davon ca. 2,2 ha Flächenversiegelung. Hier macht sich die Mitbenutzung bereits durch die K 4138 „verbrauchter“ Flächen auf ca. 720 m Länge in einer Einsparung von ca. 2 ha Kompensationsflächen bemerkbar. Allerdings wäre die Variante 4, wie oben gezeigt, rechtlich nicht haltbar. Die diesbezüglich optimierte Variante 4 a, mit nur 300 m Mitbenutzungsstrecke auf der K 4138, benötigt folglich zur Kompensation einer längeren Neubaustrecke auch wieder mehr (landwirtschaftliche) Fläche. In sehr grober Näherung kann man annehmen, dass die Flächensparnis von Variante 4 a gegenüber Variante 1 a maximal 1 ha betragen würde. Eine genaue Flächenermittlung könnte jedoch erst in einer detaillierten Entwurfsplanung mit Landschaftspflegerischem Begleitplan geleistet werden.

Zu Frage 3:

*Kann eine Variante 4 a so gelegt werden, dass auf eine Grundwasserwanne verzichtet werden kann? Wie würde diese Variante 4 a aussehen? Wie hoch wären die Anschlusskosten?*

Eine „optimierte“ Variante 4 würde – ebenso wie Variante 1 a – zur Unterquerung der Straßenbahnlinie und der L 637 keine Grundwasserwanne benötigen. Sie wäre etwa 1,8 km lang; d. h. nur unwesentlich länger als Variante 1 a mit 1,7 km. Die geringe Mehrlänge wird kostenmäßig nicht berücksichtigt. Die resultierenden Mehrkosten gegenüber Variante 1 a würden sich auf mindestens ca. 2,25 Mio. € belaufen. Sie entstehen hauptsächlich infolge der Verlegung der Ruhrgaspipeline aus dem Bau Feld. Kosten fallen bei ca. 300 m Leitungsverlegung in Höhe von 7.500 €/m an. Hinzu kämen noch Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen bei Ilvesheim-Neckarplatten.

Zu Frage 4:

*Wie hoch sind die Anschlusskosten im Falle der Variante 1 a, wenn man berücksichtigt, dass ein Gebäude „umbaut“ und die Kreisstraße renaturiert werden muss?*

Die Kosten für die Varianten 1 a, 4 und 4 a wurden bereits unter Ziffer 2 und 3 dargestellt und verglichen.

Zu Frage 5:

*Wie gestaltet sich der zeitliche Ablauf, wenn für die Variante 4 bzw. 4 a ein neues Planfeststellungsverfahren betrieben werden muss? Hierbei ist auch darauf einzugehen, ob mit dem Nordabschnitt bereits begonnen werden kann.*

Verfahrensmäßiger Vorlauf, neuer Scopingtermin:	ca. 3 Monate
Aufstellung Vorplanung für Varianten:	ca. 6 Monate

Neuaufstellung der UVS einschl. Untersuchungen:	ca. 18 Monate
---	---------------

Aufstellung und haushaltsrechtliche Genehmigung; Vorentwurf/Planfeststellungsentwurf für Vorzugsvariante 4 a:	ca. 12 Monate
---	---------------

Planfeststellungsverfahren:	ca. 12 Monate
-----------------------------	---------------

Verwaltungsrechtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses (3 Instanzen zu ca. 12 Monate):	ca. 36 Monate
--	---------------

Begründung für einzelne Abläufe:

- Wegen den in der Zwischenzeit weiter verschärften artenschutzrechtlichen Randbedingungen müsste die UVS neu erstellt werden.

- Die Variante 4 a ist in lärmtechnischer Hinsicht für das Wohngebiet Ilvesheim-Neckarplatten in jedem Fall deutlich schlechter als Variante 1 a für Neckarhausen-„W.“. Für die Betroffenen in Neckarplatten eröffnet sich die Möglichkeit, gerichtlich gegen die Variante 4 a vorzugehen.

- In den Ortsdurchfahrten von Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim ist in absehbarer Zeit mit Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte zu rechnen. Es besteht also immissionsschutzrechtlicher Handlungsbedarf. Dies kann nur durch einen raschen Neubau der L 597 erreicht werden.

Die Bauzeit des Nordabschnittes kann mit ca. 36 Monaten angesetzt werden. Das Land hat sich verpflichtet den Nordabschnitt nicht als eigenständige Verkehrseinheit vorab in Betrieb zu nehmen, um zeitweiligen Schleichverkehr durch Neckarhausen zu vermeiden. Somit würde bei einem eigenständigen Baubeginn des Nordabschnittes über Jahre hinweg ein nutzloser Straßenabschnitt in der Landschaft stehen, solange der Südabschnitt nicht vollendet ist. Außerdem ließen sich beim getrennten Bau von Nord- und Südabschnitt Synergieeffekte nicht nutzen, die zu einer Verkürzung der Gesamtbauzeit führen würden.

Zu Frage 6:

*Sind die Ergebnisse der Verkehrs- und Lärmprognose wirklich belastbar?*

Das Verwaltungsgericht Karlsruhe hat in seinen Erhebungen im Verwaltungsrechtsstreit R./Land Baden-Württemberg die auch von den Petenten angegriffene Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffprognose für die L 597neu überprüft, für eher vorsichtig befunden und in keiner Weise beanstandet.

Zu Frage 7:

*Sind weitere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich bzw. möglich?*

Es sind keine zusätzlichen Lärmschutzeinrichtungen erforderlich, da der Lärm, der von der L 597neu ausgeht, am straßennächsten Gebäude im Gebiet „W.“

den relevanten Lärmgrenzwert lt. 16. BImSchV im Prognosejahr um mindestens 2,5 dB(A) unterschreitet. Der von den Petenten geforderte zusätzliche Lärmschutz ist dann möglich, wenn die Gemeinde für die Erhöhung des Walles die rechtlichen Voraussetzungen schafft (Grunderwerb, Plangenehmigung etc.), die Kosten trägt und das erforderliche Material als Mehrmassen aus dem Baufeld gelöst werden kann.

B: Stellungnahme des Innenministeriums zu den, aufgrund des Ortstermins in Edingen-Neckarhausen, nachträglich eingereichten Schreiben:

1. Schreiben Dr. E. H.:

*Eine Verwirklichung der Varianten 4 oder 4a würde den Neubau der L 597neu auf Jahre verzögern und damit die Belastung in Ilvesheim durch den Durchgangsverkehr in den kommenden Jahren enorm zunehmen.*

Durch den Neubau der L 597 wird die Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2020 in Ilvesheim von 19.400 Kfz/24h auf 10.300 Kfz/24h (Brückenstraße) und von 14.400 Kfz/24h auf 5.700 Kfz/24h (Schlossstraße) abnehmen. Dies ermöglicht einen dorferträglichen Umbau der abzustufenden Ortsdurchfahrt.

Dieser Effekt tritt zwangsläufig umso später ein, je später die Realisierung des Bauvorhabens kommt.

Die Verzögerung würde rund 87 Monate betragen, wie unter A, Ziffer 5 näher ausgeführt.

2. Schreiben der Gemeinde I.:

*Die Gemeinde I. wendet sich gegen jede weitere Verzögerung und fordert eine zügige Entscheidung zugunsten der planfestgestellten Trasse.*

Siehe zu B Ziffer 1.

3. Schreiben von H. S.:

*Grundsätzlich wird die Notwendigkeit einer Umgehungsstraße (L 597neu) angezweifelt, da Seckenheim bereits eine Umgehungsstraße hat. Außerdem könnte sich das Land mit der Finanzierung von den beiden Großprojekten Branichtunnel in Schrießheim im Zuge der L 536 und mit der L 597 Mannheim-Seckenheim bis Ladenburg übernehmen. Weiterhin wird behauptet, dass die vorhandene Brücke von Mannheim-Seckenheim nach Ilvesheim für den Schwerverkehr gesperrt sei.*

Erklärtes Ziel von Raumordnung und Landesplanung ist es, bis zum Jahre 2012 im Bereich Heidelberg und Mannheim-Seckenheim für den allgemeinen Verkehr eine weitere Brücke über den Neckar zu schaffen, um die zur Zeit erheblich belasteten Ortsdurchfahrten von Mannheim-Seckenheim, Ilvesheim und Ladenburg zu entlasten. Von einer kurzen Verbindung über den Neckar im Bereich Ladenburg/Neckarhausen sind also ein beträcht-

licher Rückgang der Kfz-Fahrleistungen und damit eine deutliche Reduktion des durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Schadstoffausstoßes zu erwarten.

Die Notwendigkeit für den Bau der L 597neu wurde im Planfeststellungsbeschluss eindeutig nachgewiesen. Der Bau der beiden bedeutenden Projekte im Zuge der L 536 und L 597 erfolgt nicht gleichzeitig, sondern zeitversetzt. Durch das „Impulsprogramm“, das im November 2007 von der Landesregierung aufgelegt wurde, ist die Finanzierung des Branichtunnels (OU Schrießheim im Zuge der L 536) gesichert. Der Bau der L 597neu ist bereits 2007 in mehreren Finanzierungsszenarien untersucht worden. Ausgehend von unterschiedlich guter Haushaltsausstattung des Landes kommen diese Szenarien zu Bauzeiten von fünf bis sieben Jahren bei maximalen Jahrestanchen von 4,5 bzw. 6,5 Mio. €. Damit ist eine Finanzierung ausschließlich durch Eigenmittel des Landes möglich.

Die Behauptung von Herrn S., die Benutzung der Brücke im Zuge der L 542 sei für den Schwerverkehr ausgeschlossen, ist unzutreffend. Ein Verkehrsverbot für Fahrzeuge über 16 t zulässiges Gesamtgewicht bzw. 8 t Achslast besteht zur Zeit nur für die Neckarkanalbrücke in Ilvesheim im Zuge der L 538. Die Bauarbeiten für den Ersatzneubau werden im August 2008 beginnen.

4. Schreiben der Petenten vom 2. Mai 2008:

*Es wird für die Variante 1a Lärmschutz von mehreren hundert Metern (überwiegend auf der Gemarkung von Ilvesheim) gefordert.*

*Die veröffentlichten Zahlen wiesen im Raum Mannheim für Neckarhausen die höchsten Feinstaubbelastungen aus.*

*Die Petenten sind der Meinung, dass mit dem Bau der L 597neu erst nach der Fertigstellung des Branichtunnels begonnen wird.*

Durch die planfestgestellte Trasse (Variante 1a) werden die Lärmschutzwerte lt. Bundes-Immissionsschutzgesetz und 16./23. Bundesimmissionsschutzverordnung an keiner Stelle im Wohngebiet „W.“ überschritten. Daher kann das Land rechtlich nicht verpflichtet werden, diese Mehrkosten für Lärmschutzmaßnahmen zu übernehmen. Darüber hinaus stellt ein Lärmschutzwall dieser Ausdehnung klimatisch ein Kaltfluthindernis und damit einen völlig neuen Eingriffstatbestand dar. Erforderlich wäre dann eine Planergänzung und eine erneute Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde. Für eine Planergänzung fehlt allerdings die Planrechtfertigung, da das Land, wie oben dargestellt, rechtlich nicht zu weiterem Lärmschutz verpflichtet werden kann. Eine Erhöhung des Lärmschutzwalles wäre allenfalls unter den gemäß A, Ziffer 7 genannten Bedingungen denkbar.

Die Feinstaubproblematik wurde in der Planfeststellung ausführlich behandelt. Dies wurde auch

durch das im Planfeststellungsverfahren offen gelegte Schadstoffgutachten belegt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass beim Bau der planfestgestellten Straße die Grenzwertüberschreitungen in Ilvesheim nicht mehr auftreten. In Seckenheim werden sie signifikant niedriger sein und seltener auftreten. Die Belastung wird im Bereich Neckarhausen-West im Bereich der Wohnbebauung nicht merklich ansteigen.

Die beiden Projekte werden zeitlich versetzt realisiert.

#### 5. Schreiben der Agenda S.:

*Der Sprecher der Agenda S. befürwortet den Bau der Planfestgestellten Trasse Variante 1a und lehnt die Ausführung der möglichen anderen Varianten aus Kosten- und Zeitgründen ab.*

Die in dem Schreiben aufgeführten Argumente der Agenda S. wurden bereits durch o. g. Ausführungen beantwortet.

#### 6. Schreiben des Bezirksbeirats S.:

*Die Bezirksbeiräte S. sind gegen eine Trassenvariante 4 und fordern die rasche Realisierung der planfestgestellten Trasse.*

Siehe hierzu zu B. Ziffer 2.

#### 7. Schreiben der Stadt M.:

*Die Stadt M. spricht sich, wegen des größeren technischen Aufwandes und den dadurch entstehenden Mehrkosten, gegen die Variante 4 aus. Sie schließt sich der Auffassung der Planfeststellungsbehörde an, die die Variante 1a, nach Abwägung aller im Verfahren geltend gemachten Einwendungen und vorgebrachten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der gemachten Zusagen sowie der im Beschluss ausgesprochenen Maßgaben, für erforderlich und zweckmäßig hält und diese daher planfestgestellt hat.*

Von Seiten des Innenministeriums ist dem Schreiben der Stadt Mannheim nichts hinzuzufügen.

#### 8. Schreiben der Petenten vom 12. Mai 2008:

Die von der Bürgerinitiative angeführten Argumente sind teilweise Wiederholungen der Einwendungen im Schreiben vom 2. Mai 2008 (siehe B Ziffer 4)

Zu dem Schreiben lässt sich im Einzelnen noch Folgendes feststellen:

*Zu) Oberflächliche Prüfung der Variante 4 in der UVS:*

In der UVS wurden die im ersten Erörterungstermin 2002 bestimmte Variante 3, Variante 4 (möglichst weitgehende Mitbenutzung der K 4138) und

die anstelle der nicht feststellbaren Kompromiss-trasse Variante 1 neu entwickelte Variante 1a (Bündelungstrasse mit Bahnstromleitung und Ruhrgaspipeline) mit Untervariante 1b (wie Trasse 1a nur in Tieflage) in identischer Untersuchungstiefe bearbeitet.

Die entsprechenden Vorplanungen, Gutachten und Untersuchungsergebnisse haben im Planfeststellungsverfahren offengelegen, ebenso wie die Variantenabwägung und -entscheidung der Straßenbauverwaltung.

Der Vorwurf der Petenten entbehrt jeglicher Grundlage. Wäre er begründet, hätten sie die Planfeststellung wegen schwerwiegender Abwägungsmängel gerichtlich zu Fall bringen können.

*Zu) Entlastung der Schlossstraße, Ilvesheim (L 542) durch Kreisverkehr reicht aus:*

Der neue Kreisverkehr an der Einmündung L 542/L 538 hat die dortige Rückstausituation für den Augenblick verringert. Allerdings war dieser Knotenpunkt zuvor nicht auffällig wegen Problemen in der Leistungsfähigkeit.

Nicht beseitigt worden sind aber die Fußgängersignalanlage und die signalisierte Einmündung der Hauptstraße in die L 542 beim Rathaus, die für Rückstau in den Spitzenstunden ursächlich sind. Bei genauer Betrachtung der Belastungskarten zum Luftschadstoffgutachten ist zu erkennen, dass dort die hohen Schadstoffbelastungen in der straßenschluchtähnlichen Ilvesheimer Ortsdurchfahrt ihren Ausgang nehmen. Diese Situation besteht unverändert.

Eine Verbesserung wird nur durch den Neubau der L 597 erreicht.

*Zu) Ortskernsanierung im Bereich „Seckenheimer Planken“ unabhängig vom Bau der L 597:*

Die angestrebten Umbauten in der Seckenheimer Ortsdurchfahrt, insbesondere die Verbesserungsmaßnahmen für den ÖPNV und die ortsgestalterischen Maßnahmen setzen zwangsläufig die Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt herab. Für ihre Verwirklichung ist eine deutliche Verkehrsverringering daher unabdingbare Voraussetzung. Hierbei ist an erster Stelle die Herausnahme des den Neckar querenden Durchgangsverkehrs zu nennen, die nur durch die L 597 neu geleistet werden kann.

Die Stadtentwicklungsplanung Mannheims hat diesen Zusammenhang erkannt und zu Recht eine entsprechende planerische Abhängigkeit zwischen den beiden Projekten hergestellt.

*Zu) Grundwassergefährdung beim Bau der Grundwasserwanne von Variante 4 nicht nachgewiesen:*

Die Gründungssohle der Grundwasserwanne von Variante 4 bei Mannheim-Seckenheim-„Lämmertränk“ käme ca. 3 m unter dem Grundwasserspiegel

zu liegen. Zum Bau der Grundwasserwanne müsste der Grundwasserspiegel vorübergehend abgesenkt werden; hierbei besteht die Gefahr von Gebäude-setzungen im benachbarten Wohngebiet „Lämmer-tränk“.

Das fertiggestellte Bauwerk stünde im Grundwasser, mit der Grundwasserfließrichtung vom Bauwerk weg nach Süden auf das Brunnenfeld im Rheinauer Wald zu. Damit würden unvermeidbare Verunreinigungen aus der Bauzeit (z. B. Metall-abrieb aus Einrammen der Baugrubenumschließung, Schalölanhaftungen am Bauwerk, Auslaugung von Stoffen aus dem Bauwerksbeton und -abdichtung) als Schadstofffahne in die Brunnenfassungen gelangen.

Hiergegen gewährt das Wasserrecht den Betreibern der öffentlichen Wasserversorgung einen Abwehranspruch und lässt derartige Arbeiten innerhalb von Wasserschutzgebieten nicht zu.

9. Schreiben von Dr. U.:

*Herr U. spricht sich für die planfestgestellte Trasse (Variante 1 a) aus.*

Auf die von Herrn U. in seinem o. g. Schreiben vorgebrachten Argumente bzgl. der Varianten 4 bzw. Variante 4 a ist bereits unter A Ziffer 1 bis 3 eingegangen worden.

10. Schreiben von Frau H.:

*Frau H. spricht sich für die planfestgestellte Trasse (Variante 1 a) aus. Mit dieser Trasse könnte rasch und kostengünstig die Entlastung der Stadt Mannheim, Ortsteil Seckenheim, vom Durchgangsverkehr geschaffen werden.*

Das Innenministerium verweist hierzu auf den Planfeststellungsbeschluss, der zwischenzeitlich Bestandskraft erlangt hat.

VII. Beratung der Angelegenheit in der Sitzung des Petitionsausschusses am 16. Juli 2008

Der Berichterstatter erläuterte den Sachverhalt.

Nach dem Vororttermin sei bei ihm eine Flut von Briefen und E-Mails eingegangen. Statt der planfestgestellten Variante 1 habe sich Variante 4 beim Orts-termin hervorgehoben. Für diese spreche sich auch der Bürgermeister der Gemeinde Edingen-Neckarhausen aus.

Das Innenministerium habe zu Variante 4 sowie zu den eingegangenen Briefen und E-Mails eine ergänzende Stellungnahme abgegeben. Mehrere Gründe (Grundwasser, Naturschutz) sprächen gegen diese Variante. Er beantrage daher, der Petition nicht abzuweichen. Er halte die Gemeinde zur Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen durch eine höhere Aufschüttung an.

Der Regierungsvertreter führte aus, dass keine zusätzlichen Lärmschutzeinrichtungen erforderlich und not-

wendig seien. Die entsprechenden Grenzwerte würden eingehalten. Der von den Petenten geforderte zusätzliche Lärmschutz sei aus Sicht des Ministerium möglich/genehmigungsfähig, wenn die Gemeinde für die Erhöhung des Walles die rechtlichen Voraussetzungen schaffe (Grunderwerb, Plangenehmigung etc.), die Kosten trage und das erforderliche Material als Mehrmassen aus dem Baufeld gelöst werden könne.

Auf die Frage eines weiteren Abgeordneten, wer die Kosten für die Erhöhung des Walles trage, führte der Regierungsvertreter aus, dass die Gemeinde diese Kosten zu tragen habe.

Bei der anschließenden Abstimmung schloss sich der Petitionsausschuss einstimmig dem Beschlussantrag des Berichterstatters an.

Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatter: Döpfer

# Bauvorbereitung Ablaufplan

L 597 Ladenburg

Nr.	Projektphase	Referat	Dauer Monat	2008												2009												2010												2011											
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Grunderwerb Vorlos zw. K 4138 und L 637 Gasleitungsverlegung	41	3	150.000																																															
a	Grunderwerb Streckenabschnitt 1 (Nordseite)	41												150.000																																					
b	Grunderwerb Streckenabschnitt 2 (Südseite) Flurbereinigungsverfahren	41	12	700.000																																															
5 d	Grunderwerb Brücken BW 2 und 3 (Südseite)	41	4									350.000																																							
e	Grunderwerb Brücke BW 6 Neckarbrücke (Nordseite)	41	4	100.000								350.000																																							
f	Grunderwerb Brücke 7 (Nordseite)	41	4	50.000																																															
g	Grunderwerb Brücke 8 (Nordseite)	41	4													150.000																																			
6 a	Ausführungsplanung Vorlos Gasleitungsverlegung	47	4	15.000																																															
6 a	Ausführungsplanung Strecke Nordseite	47	4									27.000																																							
6 a	Ausführungsplanung Südseite	47	4											48.000																																					
6 b	Entwässerungskonzept Streckenabschnitt 1 (Nordseite)	44	5																																																
6 c	Entwässerungskonzept Streckenabschnitt 2 (Südseite)	44	5																																																
6 c	Bauwerksentwurf Brücken BW 1, 4 und 5 (Südseite)	43	6							7.000																																									
6 c	Bauwerksentwurf Brücken BW 2 und 3 (Südseite)	43	6	10.000																																															
6 c	Bauwerksentwurf Brücke BW 6 Neckarbrücke (Nordseite) Gestaltungswettbewerb	43	11	1.170.000																																															
6 c	Bauwerksentwurf Brücke 7 (Nordseite)	43	6											5.000																																					
6 c	Bauwerksentwurf Brücke 8 (Nordseite)	43	6											3.000																																					
7 a	Baugrund-, Asphaltuntersuchung Brücke	47 + BuB	3																																																
7 b	Altlastenerkundung	47																																																	
7 c	Kampfmittelbeseitigung	47																																																	
	Leitungsverlegungen Dritter	47																																																	
11	Verkehrsführung im Bauzustand, verkehrsrechtliche Anordnung	47 + 45	5																																																
12 a	Abholzung erforderlich / LAP BW 1 und 4, 5 (Südseite)	47	5																																																
13 a	Abholzung erforderlich / LAP BW 2 und 3, 6 (Nordseite)	47	5																																																
14 a	Vergabe und Bau Streckenabschnitt 1 (Nordseite)	47	4													1.000.000				1.700.000																															
14 a	Vergabe und Bau Streckenabschnitt 2 (Südseite)	47	5									1.000.000				1.300.000				2.500.000																															
14 a	Vergabe und Bau Leitungsverlegung Gas (Südseite)	47	4					1.500.000																																											
14 a	Vergabe und Bau Brücken BW 1, 4 und 5 (Südseite)	47	5													700.000																																			
14 a	Vergabe und Bau Brücken BW 2 und 3 (Südseite)	47	4									1.000.000																																							
14 a	Vergabe und Bau Brücke BW 6 Neckarbrücke (Nordseite) *	47	19	250.000								2.000.000				3.500.000				3.500.000																															
14 a	Vergabe und Bau Brücke 7 (Nordseite)	47	4	250.000																	500.000																														
14 a	Vergabe und Bau Brücke 8 (Nordseite)	47	3																	300.000																															

\* Vorschüttung Damm (ca. 0,25 Mio. €) und Umbau Molenkopf (1 Mio. €) enthalten

# Bauablaufplan und Mittelabfluss

## L 597 Ladenburg

Projektphase	Referat	Dauer Monat	2009	2010	2011	2012	2013		
Grunderwerb	41	12+6+3		1.150.000	350.000		150.000		
Entwässerungskonzept	44	9							
Bauwerksentwurf Brücke BW 6 Neckarbrücke (Nordseite) Gestaltungswettbewerb	43	11		720.000					
Voruntersuchungen, Baugrund, Abholzung, LAP, Leitungsverlegung, Verkehrsführung	47 + BuB	6+7							
Ausführungsplanung Leitungsverlegung Gas, Strecke Süd, Strecke Nord	47	4+4+4		30.000	86.000	54.000			
Bauwerksentwurf Brücken BW 2 und 3 (Süd), BW 1, 4 und 5 (Süd), BW 7 u 8 (Nord)	43	6+6+8		20.000		14.000	16.000		
Vergabe und Bau Leitungsverlegung Gas (Nordseite)	47	4+10				1.500.000			
Vergabe und Bau Brücken BW 2 und 3 (Südseite)	47	4+10				1.000.000			
Vergabe und Bau Brücke BW 6 Neckarbrücke (Nordseite) *	47	3+6+29		250.000		2.000.000	4.500.000	2.500.000	
Vergabe und Bau Streckenabschnitt 2 (Südseite)	47	5+22				1.000.000	1.300.000	500.000	2.000.000
Vergabe und Bau Brücken BW 1, 4 und 5 (Südseite)	47	5+8					700.000		
Vergabe und Bau Streckenabschnitt 1 (Nordseite)	47	5+20					1.700.000	1.000.000	
Vergabe und Bau Brücke 7 (Nordseite)	47	3+4+6		250.000				500.000	
Vergabe und Bau Brücke 8 (Nordseite)	47	3+4						300.000	

Baubeginn  
(Spatenstich)

\* Vorschüttung Damm auch Südseite (ca. 0,25 Mio. €) und Umbau Molenkopf (1 Mio. €) enthalten

	2010 - 2013	2010	2011	2012	2013
Baukosten [€]	21.000.000	500.000	5.500.000	8.700.000	6.300.000
Grunderwerbskosten [€]	1.650.000	1.150.000	350.000	150.000	0
Bauüberwachung [€]	1.260.483	30.121	330.121	522.121	378.121
Baureifplanung [€]	220.000	136.000	68.000	16.000	0
RE-Entwurf und Gestaltungswettbewerb Neckarbrücke [€]	720.000	720.000			
<b>Gesamtkosten [€]</b>	<b>24.850.483</b>	<b>2.536.121</b>	<b>6.248.121</b>	<b>9.388.121</b>	<b>6.678.121</b>

 Ausschreibung und Vergabe

 Bau

Übergabe der festgestellten Unterlagen von Ref. 44 an Ref. 47.1 erfolgte im November 2008