

Regierungspräsidium Karlsruhe
Abteilung 2 – Wirtschaft, Raumordnung
Frau Birgit Pellinghoff
76247 Karlsruhe

**Neubau der K3972 – Transversale Eberstadt-Adelsheim
Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren**

Heidelberg, den 27.09.2009

Sehr geehrte Frau Pellinghoff,

nachfolgend finden Sie die gemeinsame Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg, Regionalverband Rhein-Neckar-Odenwald und des Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV), Arbeitskreis Neckar-Odenwald.

Das oben genannte Vorhaben wird umfassend abgelehnt. Zur Begründung:

1. Flächenverbrauch

Auch im Jahr 2009 ist die Landesregierung Baden-Württemberg weit vom eigenen Ziel entfernt, den Flächenverbrauch auf netto null zu reduzieren. Die im Juli 2009 veröffentlichte Zahl von 8,3 Hektar täglichen Flächenverbrauchs bestätigt dies trotz der leichten Verbesserungen erneut. Die Anstrengungen für das unterstützenswerte Ziel des Flächenschutzes müssen nach Ansicht der Stellungnehmenden dringend verstärkt werden. Die verbleibende Versiegelung von land- und forstwirtschaftlich genutzter Fläche durch das Vorhaben der Transversale Eberstadt-Adelsheim ist damit nicht vereinbar.

Explizit beschreibt das „Strategieprogramm der Landesregierung zur Reduzierung des Flächenverbrauchs“: „Die verkehrspolitischen Zielsetzungen für den Schutz von Natur und Landschaft sehen u. a. im Blick auf Flächenbeanspruchung die Prioritäten „Ausbau vor Neubau“, „Bündelung der Trassen“ und „Rekultivierung nicht mehr benötigter Straßenflächen“.

2. Natur- und Artenzerstörung

Das Neubauvorhaben führt, insbesondere bei der gewählten Variante, durch einen großflächigen und weitgehend ungestörten Landschaftsbereich. Dies führt im Ergebnis zu einer Zunahme der Segmentierung und Zerkammerung der Land- und Forstwirtschaft.

Die Umweltverbände kritisieren das Vorhaben auf Grund der Auswirkungen auf großräumig lebendes Wild. Zusammenhängende Lebensräume werden durch den Straßenneubau zerschnitten. Das Schaffen von Wildtierkorridoren und die zusätzliche Prüfung von Wildwechselwegen wird daher dringend angeregt.

Ebenfalls verhindert wird mit dem Straßenvorhaben das übergeordnete Ziel der Biotopvernetzung. Besonders davon betroffen sind sensible Rand- und Saumbiotope sowie der „Moosichgraben“.

Das Vorhaben führt ferner zu vermeidbaren, zum Teil schweren Eingriffen in diverse Schutzgebiete (Wasserschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, FFH-Gebiete).

3. Fehlender Bedarf

Die aktuellen Bevölkerungsprognosen des Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) gehen erstmals von einem Bevölkerungsrückgang aus. Dabei werden für den Prognosezeitraum bis 2020 einschließlich der Wanderungsbewegung für alle gerechneten Varianten spätestens ab 2015 rückläufige Bevölkerungsentwicklungen erwartet. Der VRRN bewertet die Variante mit dem stärksten Bevölkerungsrückgang als „die realistischste“. Vor diesem Hintergrund sehen wir den der ursprünglichen Planung zugrunde liegenden Bedarf nicht länger gegeben.

Neben der dadurch geringer ausfallenden Bau- und Gewerbelanderschließung ist davon auszugehen, dass der Bedarf für das Bauvorhaben auch auf Grund der langfristig stagnierenden oder gar zurückgehenden wirtschaftlichen Entwicklung, wie sie sich derzeit abzeichnet, weiter reduziert wird.

4. Verkehrsuntersuchung

Die Verkehrsuntersuchung stammt aus dem Jahr 2006, die Ermittlung der Verkehrszahlen fand sogar bereits 2005 statt. Aus den unter Punkt 3 genannten Gründen wird an der Gültigkeit der Verkehrsuntersuchung gezweifelt und für eine Überprüfung und eine Überarbeitung desselben plädiert.

5. Variantenuntersuchung

Der BUND kritisiert, dass die noch im Scopingverfahren vorgestellte „Variante I“ mit drei lokalen Ortsumfahrungen von Eberstadt, Schlierstadt und Zimmern im Planfest-

stellungsverfahren im Rahmen der UVS nicht Bestandteil des näheren Variantenvergleichs ist. Die Bearbeitung dieser Variante wurde von Seiten der Umweltverbände im Scopingverfahren ausdrücklich gefordert. Das Ausschließen der Variante ist nach Ansicht der Umweltverbände ein eklatanter Abwägungs- und Planungsmangel. Auch in diesem Zusammenhang sei an den Kernsatz: „Ausbau vorhandener Straßen vor Neubau einer Straße“ erinnert. Aus diesem Grundsatz heraus stellt sich ferner die Frage, ob weitere Varianten möglich und sinnvoll sind, z.B. bei der L582 und L519.

Der in der UVS vorgenommene Vergleich der Neubauvariante mit der Nullvariante, welche die Verkehrssituation auf dem vorhandenen Straßennetz im Jahr 2020 zu Grunde legt, kommt zu dem Schluss, dass - bei einer starker Gewichtung des Schutzgutes Mensch - die ökologischen Risiken vergleichbar sind. Bezogen auf die verwendeten Daten der Verkehrszählung von 2005 ist die Nullvariante laut UVS sogar die umweltverträglichere Variante. Bei zukünftig stagnierendem oder abnehmendem Verkehr, wie er – analog zu Punkt 3 und 4 – erwartbar ist, ist der Straßenneubau auch aus Sicht der UVS abzulehnen.

6. Auswirkung auf bundesweite Verkehrspolitik, LKW-Maut

Es ist zu befürchten, dass das Bauvorhaben eine willkommene Abkürzung für den europäischen Fernverkehr darstellt, z.B. von der Autobahn A3 (Frankfurt) zur Autobahn A6 (Heilbronn) und umgekehrt. Der damit zusammenhängende zusätzlich induzierte Verkehr hätte besonders schädigende Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Zudem würden mit der Transversale die bundespolitischen Zielvorgaben (Mauteinnahmen etc.) unterlaufen.

7. Ausgleichsmaßnahmen

Nach Ansicht der Umweltverbände sind die Ausgleichsmaßnahmen nicht geeignet, die Schwere der entstandenen Schäden grundsätzlich auszugleichen. Dies trifft insbesondere für den Baukörper zu. Dies wird auch vom LBP festgestellt: „Erhebliche anlagenbedingte Eingriffe resultieren dagegen aus dem Baukörper. Besonders schwer wiegt hier die Versiegelung. [...] Summa Summarum lässt sich die Eingriffsfläche mit rund 25,0 ha beziffern. Als Ausgleich werden zum einen Flächen entsiegelt, mit mit knapp 1,5 ha jedoch nur einen kleinen Anteil der Ausgleichsfläche ausmacht.“

Ferner wird bezweifelt, ob der Ausgleich für die Eingriffe in Landschaftsbild und Erholung die großflächigen Verluste durch die Zerschneidung von Landschaftselementen aufwiegt.

Von Seiten der Stellungnehmenden wird zudem die zeitliche Befristung der Pflege- und Ausgleichsmaßnahmen kritisiert. Um eine nachhaltige Wirkung für Natur und Umwelt zu entwickeln, müssen die Pflegemaßnahmen auch nach Abgeltung der Frist gesichert umgesetzt werden.

Schließlich wird gefordert, eine langfristige Erfolgskontrolle für alle Ausgleichsmaßnahmen einzurichten. Bei entsprechend ausbleibender Wirkung sollten die Maßnahmen gemäß den Zielvorgaben des LBP in jedem Fall nachgebessert werden.

8. Bau- und Unterhaltung

Die Umweltverbände befürchten, dass das Bauvorhaben zukünftig eine Reihe nicht-originärer Aufgaben erfüllen wird. Dies u.a., weil mit der Kreisstraße Ortsverkehr entlastet werden soll. Gleichzeitig findet eine Zunahme von außerörtlichem Verkehr statt, unter anderem wie beschrieben durch die Zunahme des Schwerlastverkehrs. In dem Zusammenhang ist auch die verringerte Entfernung von Buchen zum Autobahnanschluss zu nennen. Die Umweltverbände kritisieren die Unsicherheiten, die hierdurch für den Landkreis entstehen. Das betrifft insbesondere auch die finanziellen und langfristigen Folgen der Baumaßnahme (Pflege, Unterhalt etc.).

9. Alternativen

Es wird dringend angeregt, über die Nullvariante hinausgehende Alternativen zur gezielten und grundsätzlichen Verkehrsreduzierung wie etwa Transitverbote für schwere LKW, Nachtfahrverbote für LKW oder die bewusste Förderung des umweltfreundlicheren Schienenverkehrs zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Weyland
(Regionalgeschäftsführer BUND Rhein-Neckar-Odenwald)